# DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025

DOCUMENTO INTERACTIVO

adif

**Edita:**

**DIRECCIÓN XERAL DE NEGOCIO E OPERACIÓNS COMERCIAIS**

**Dirección de Explotación Comercial**

Queda prohibida a reprodución total ou parcial deste libro sen a autorización expresa de Adif

# ÍNDICE


1 INFORMACIÓN XERAL

2 INFRAESTRUCTURA

3 CONDICIÓNS DE ACCESO

4 ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE

5 SERVIZOS E RÉXIME ECONÓMICO E TRIBUTARIO

6 OPERACIÓN E XESTIÓN DO TRAFICO

7 INSTALACIÓNS DE SERVIZO

8 ANEXOS

9 MAPAS

10 CATÁLOGOS

adif

# 1

# INFORMACIÓN XENERAL


1.1. Introdución

1.2. Obxectivos

1.3. Aspectos Legais

1.4. Estructura de la DR

1.5. Período de Validez, Actualización e Publicación

1.6. Directorio de Adif

1.7. Cooperación Internacional


ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 24/05/2024)

# ÍNDICE


ACTUALIZACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED 7

1.1.1. O SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA 9

1.2.1. REDE FERROVIARIA DE INTERESE XERAL, RFIG 20

1.2.2. GRANDES CIFRAS DA REDE FERROVIARIA TITULARIDADE DE ADIF 21

1.3.1. MARCO LEGAL 22

1.3.2. ESTATUS XURÍDICO DA DECLARACIÓN SOBRE A REDE 22

1.3.3. SOLICITUDES, ALEGACIÓNS E RECLAMACIÓNS 23

1.5.1. PERIODO DE VIXENCIA 24

1.5.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN 25

1.5.3. PUBLICACIÓN E DISTRIBUCIÓN 25

1.7.1. CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCADORÍAS, RFC 29

1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) 30

# 1.1. Introdución

## ANTECEDENTES

A "Declaración sobre a Rede" (no sucesivo DR) é o documento que recolle as características da infraestrutura posta a disposición das Empresas Ferroviarias e Candidatos e contén información sobre as condicións de acceso a ela, así como sobre as condicións de acceso ás instalacións de servizo e á prestación de servizos nesas instalacións. Nel detállanse as normas xerais, prazos, procedementos e criterios relativos aos sistemas de canons e adxudicación de capacidade, así como a información necesaria para cursar unha solicitude de capacidade de infraestrutura.

Actualizouse para o exercicio 2025, incluído o Horario de Servizo 2024/2025, en conformidade co disposto na Orde FOM/897/2005, do 7 de abril, no tocante á declaración sobre e rede e ao procedemento de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria que regula toda a información necesaria para utilizar os dereitos de acceso, co fin de garantir a transparencia e o acceso non discriminatorio á infraestrutura ferroviaria de todos os Candidatos que soliciten Capacidade para prestar servizos de transporte ferroviario.

## ACTUALIZACIÓN DA DECLARACIÓN SOBRE A REDE

### ÍNDICE E ESTRUCTURA

Actualizado o índice da Declaración sobre a Rede, de acordo coa estrutura común e a Guía de Implementación aprobada pola Asemblea Xeral de Rail Net Europe o 31 de maio de 2023.

### INCLUSIÓN DE NOVOS ACTIVOS NA REDE TITULARIDADE DE ADIF

Incorpórase información detallada sobre a variación nos activos (altas, baixas e modificacións) da Rede titularidade do Administrador de infraestruturas, por mor da modernización da Rede existente ou, se for o caso, a entrada en servizo de novos tramos. Igualmente, relaciónanse as principais obras de mellora e modernización realizadas e/ou que están en execución nas infraestruturas titularidade do Administrador de infraestruturas.

### ACTUALIZACIÓN DO RÉXIME ECONÓMICO E TRIBUTARIO DO USO DA INFRAESTRUTURA

#### TAXAS Y CANONS

A contía da Taxa por utilización ou aproveitamento especial de bens do dominio público ferroviario será a establecida no Título VI, Capítulo I, Sección V da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, de conformidade coa modificación introducida na Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica o artigo 93.6 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, capítulo 5 deste documento.

Coa entrada en vigor da nova redacción do artigo 100 (segundo a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pola Lei 26/2022 do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias, aprobando un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e incorporado á Declaración sobre a Rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro Regulamento de determinación dos canons ferroviarios".

Como na data de publicación deste documento, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias non contase cun Regulamento aprobado polo Consello de Administración desta Entidade Pública Empresarial, aplicaríase a Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que é modificada a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

## PREZOS POLA PRESTACIÓN DE SERVIZOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS E AUXILIARES

Durante 2025 aplicaranse os Prezos pola prestación de Servizos Básicos, Complementarios e Auxiliares na RFIG e nas áreas das zonas de servizo ferroviario administradas pola entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, Adif, aprobadas por acordo do Consello de Administración de Adif, con data 28 de novembro de 2023, en conformidade co Artigo 102 da Lei do Sector Ferroviario.

## HORARIO DE SERVIZO 2024/2025

Actualizouse o Calendario de Adxudicación de Capacidade para o Horario de Servizo 2024/2025, de acordo coas directrices de Rail Net Europe, RNE, para a presentación de solicitudes por parte dos Candidatos.

O Horario de Servizo de 2025 entrará en vigor o 15 de decembro de 2024 e terá vixencia ata o 13 de decembro de 2025 (conforme se determina no Art. 7.2 da Orde FOM/897/2005). Inclúense as datas determinadas para a realización dos correspondentes Axustes Concertados e Mensuais. Igualmente, inclúese o Catálogo actualizado de Sucos Internacionais dos Corredores Ferroviarios de Mercadorías Atlántico e Mediterráneo.

## NORMATIVA FERROVIARIA ACTUALIZADA

Actualizouse o Anexo D "Documentación de Referencia", coa información da lexislación en vigor máis relevante sobre o Sector Ferroviario no día 1 de outubro de 2023, tanto no ámbito nacional como europeo, que ademais contén as referencias sobre a principal normativa técnica vixente.

## MAPAS

Inclúense os Mapas da RFIG, nos que se actualizou o seu contido.

Nestes novos mapas inclúese toda a información de Adif e Adif-Alta Velocidade, en conformidade co contido especificado nas lendas de cada un dos mapas. Porén, ao mesmo tempo, permiten ver a información agrupada a nivel rede ou diferenciada en función da titularidade das infraestruturas de cada un dos administradores de infraestruturas.

# 1.1.1. O SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, a través dos seus plans estratéxicos, establece unhas directrices específicas para desenvolver a política ferroviaria no noso país, coherente coa política económica do Goberno, que sirva como instrumento para o crecemento económico e para crear emprego, e que se axuste aos criterios de consolidación orzamentaria. Neles defínese unha carteira de servizos públicos do Estado en materia de transportes e son garantía de calidade e eficiencia, mediante a optimización das infraestruturas existentes e dunha planificación adecuada ás necesidades reais.

O Plan potencia o mantemento das infraestruturas existentes e garante a mobilidade mediante a prestación das Obrigas de Servizo Público (OSP) en condicións de calidade.

Igualmente, promove a participación do sector privado nos investimentos, a optimización do uso das infraestruturas e a mellora da competitividade.

Todo isto mantendo o nivel de seguridade do transporte ferroviario, cun sistema de mantemento integral e preventivo e cun alto estándar de sostibilidade ambiental.

Para máis información consultar https://www.mitma.gob.es/ferroviario

## 1.1.1.1. PRINCIPAIS AXENTES DO SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

### MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOBILIDADE E AXENDA URBANA: ORGANIZACIÓN E FUNCIÓNS

**Organización Xeral**

O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible é o responsable de propoñer e executar a política do Goberno en materia das infraestruturas ferroviarias de competencia estatal, de controlar, ordenar e regular administrativamente os servizos de transporte ferroviario e de planificar e programar os investimentos relacionados coas infraestruturas, materiais e servizos asociados.

O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible estrutúrase nos seguintes órganos, dependentes directamente do titular do Departamento:

a) A Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, da que dependen a Secretaría Xeral de Infraestruturas, a Secretaría Xeral de Transporte e a Secretaría Xeral de Vivenda.

b) A Subsecretaría de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.

c) O Comisionado especial para o Transporte, a Mobilidade e a Axenda Urbana, con rango de Subsecretaría.

Como órgano de apoio e asistencia inmediata ao titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, existe un Gabinete, cuxo titular ten o rango de director xeral.

As seguintes entidades e entes públicos están adscritas ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, a través da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, á que lle corresponde a dirección estratéxica, a avaliación e o control dos resultados da súa actividade:

a) Os entes públicos Portos do Estado e Autoridades Portuarias.

b) A entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF).

c) A entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade.

d) A entidade pública empresarial RENFE-Operadora.

e) A entidade pública empresarial Enaire.

f) A entidade pública empresarial de Solo (SEPES). Corresponde ao titular da Secretaría de Estado a presidencia desta entidade.

**Funcións Relacionadas co Ferrocarril**

As principais funcións do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible relacionadas co ferrocarril son:

- A planificación estratéxica do sector ferroviario e o seu desenvolvemento.
- A ordenación xeral e a regulación do sistema ferroviario, que inclúe o establecemento das normas básicas do mercado ferroviario e a elaboración da normativa necesaria para o seu correcto desenvolvemento, especialmente todo o relativo á seguridade e interoperabilidade do sistema ferroviario e ás relacións entre os axentes do sector.
- A definición de obxectivos e a supervisión da actividade das entidades públicas empresariais, Adif, ADIF-Alta Velocidade, así como o seu sistema de financiamento.
- O outorgamento das autorizacións para a prestación de servizos ferroviarios declarados de interese público e o establecemento do réxime de axudas para as EE.FF. adxudicatarias.
- A definición e supervisión do réxime tarifario e a súa aprobación.
- O desenvolvemento do marco xeral de canons e do sistema de incentivos para aplicar polos administradores de infraestruturas ferroviarias.
- A aplicación do réxime sancionador.
- Outras competencias que se lle atribúan segundo a normativa vixente.

**Organigrama do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible**

Para obtener información adicional consultar el sitio Web: https://www.mitma.gob.es/

# ÓRGANO REGULADOR

**Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, CNMC**

A Lei 3/2013, do 4 de xuño, creou o organismo público Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

O obxectivo da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia é garantir, preservar e fomentar o correcto funcionamento, a transparencia e a existencia dunha competencia efectiva en todos os mercados e sectores produtivos, en beneficio dos consumidores e usuarios.

Para os efectos do establecido no apartado anterior, a CNMC exercerá as súas funcións en todo o territorio español e en relación con todos os mercados ou sectores económicos.

A CNMC está dotada de personalidade xurídica propia e plena capacidade pública e privada e actúa no desenvolvemento da súa actividade e para o cumprimento dos seus fins, con autonomía orgánica e funcional e plena independencia do Goberno, das Administracións Públicas e dos axentes do mercado. Igualmente, está sometida ao control parlamentario e xudicial.

A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia supervisará e controlará o bo funcionamento do sector ferroviario e a competencia nos mercados de servizos ferroviarios, tamén, e en particular, no mercado do transporte de viaxeiros de alta velocidade.

En particular, exercerá, ben por propia iniciativa ou por instancia das autoridades competentes ou partes interesadas, as seguintes funcións:

a) Salvagardar a pluralidade da oferta na prestación dos servizos sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral e as súas zonas de servizo ferroviario, así como velar que estes sexan prestados en condicións obxectivas, transparentes e non discriminatorias.

b) Garantir a igualdade entre empresas, así como entre calquera candidato, nas condicións de acceso ao mercado dos servizos ferroviarios.

c) Determinar, por instancia das autoridades competentes ou das empresas ferroviarias ou dos candidatos interesados, que a finalidade principal dun servizo internacional de transporte ferroviario de viaxeiros é transportar viaxeiros entre estacións españolas e as doutros Estados membros da Unión Europea.

d) Determinar, a instancias das autoridades competentes, do administrador da infraestrutura, das empresas ferroviarias ou dos candidatos interesados, se está en perigo o equilibrio económico dun servizo de transporte suxeito a obrigas de servizo público pola asignación de capacidade para realizar servizos de transporte ferroviario de viaxeiros total ou parcialmente coincidentes. No caso de que se decida que o equilibrio económico pode verse en perigo por mor do servizo de transporte de viaxeiros que o candidato pretenda explotar, indicará as posibles modificacións que se deben introducir no servizo que garantan as condicións para a concesión do dereito de acceso á infraestrutura.

e) Solicitar aos administradores de infraestruturas, xestores de instalacións de servizo, ás empresas ferroviarias e aos candidatos, así como a outras empresas involucradas en asuntos que deben ser verificados ou comprobados pola Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, toda a información necesaria para exercer as súas funcións, en particular na resolución de reclamacións, supervisión do mercado ferroviario, fins estatísticos e observación do mercado. O prazo non poderá exceder un mes agás cando, en circunstancias excepcionais, o órgano peticionario acorde e autorice unha prórroga limitada que non poderá superar dúas semanas, sempre en conformidade co disposto na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

f) Solicitar á Comisión Europea que examine as medidas específicas adoptadas polas autoridades nacionais en relación co acceso á infraestrutura e aos servizos ferroviarios, a concesión de licenzas, os canons ou a adxudicación de capacidade.

g) Realizar calquera outra función que lle sexan atribuídas por lei ou por norma regulamentaria.

h) Comprobar o cumprimento das disposicións contables aplicables e as disposicións sobre transparencia financeira establecidas nos apartados 3 e 4 do artigo 21 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, no marco da normativa ferroviaria, para o que se poderá realizar ou encargar a realización de auditorías aos administradores de infraestruturas, aos explotadores de instalacións de servizos e, se for o caso, ás empresas ferroviarias. No caso de empresas integradas verticalmente, estas facultades estenderanse a todas as persoas xurídicas.

i) Garantir que os canons e os prezos privados establecidos polo administrador de infraestruturas cumpran o disposto polo dereito da Unión Europea, a lexislación do sector ferroviario e a súa normativa de desenvolvemento e que non sexan discriminatorios.

Ademais, tamén poderá extraer conclusións das contas con respecto das cuestións das axudas estatais, o que informará ás autoridades competentes.

Igualmente, no marco das funcións recollidas no apartado anterior, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia supervisará e controlará, por propia iniciativa, as actividades dos administradores de infraestruturas ferroviarias e, se for o caso, as dos explotadores de instalacións de servizo e empresas ferroviarias, en relación cos seguintes asuntos:

a) A declaración sobre a rede, nas súas versións provisional e definitiva, así como os criterios nela establecidos e, en particular, comprobará se contén cláusulas discriminatorias ou outorga poderes discrecionais ao administrador de infraestruturas que este poida utilizar para discriminar os candidatos;

b) O sistema, a contía ou a estrutura de canons, tarifas e prezos polo uso de infraestruturas e servizos;

c) Autorizar ao administrador de infraestruturas ferroviarias para que siga cobrando canons no caso dunha infraestrutura declarada conxestionada na que as medidas definidas no plano de aumento de capacidade non avanzan, ben por causas alleas ao control do administrador de infraestruturas ou ben porque as posibles opcións non son viables desde un punto de vista económico ou financeiro;

d) O proceso de consulta previo á fixación de canons e tarifas entre empresas ferroviarias ou candidatos e os administradores de infraestruturas e intervir cando prevea que o resultado do dito proceso poida contravir as disposicións vixentes;

e) As disposicións sobre acceso á infraestrutura e aos servizos ferroviarios, así como o procedemento de adxudicación e os seus resultados;

f) Xestión do tráfico;

g) Planificación da renovación e mantemento programado ou non programado;

h) Cumprimento dos requisitos do administrador de infraestruturas ferroviarias, incluídos os relativos aos conflitos de intereses, independencia das súas funcións esenciais, imparcialidade do administrador das infraestruturas ferroviarias no que respecta á xestión do tráfico e á planificación do mantemento, así como a externalización e compartición das funcións do administrador das infraestruturas ferroviarias.

A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia estudará todas as denuncias e, se for o caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas as partes interesadas no prazo dun mes desde a recepción da denuncia. Resolverá calquera denuncia, tomará medidas para solucionar a situación e comunicará ás partes interesadas a súa decisión motivada nun prazo de tempo prudencial previamente fixado e, sexa como for, no prazo de seis semanas desde a recepción de toda a información pertinente. Sen prexuízo das facultades das autoridades de competencia nacionais en materia de protección da competencia nos mercados de servizos ferroviarios, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia decidirá por propia iniciativa, se for o caso, as medidas oportunas para corrixir discriminacións en prexuízo dos candidatos, distorsións do mercado e outras situacións indesexables nestes mercados, en particular no que respecta ó disposto nos números 1.º a 9.º do apartado 1.f) do artigo 12.

No exercicio da función de cooperación, a fin de supervisar a competencia no mercado e coordinar os servizos de transporte ferroviario internacional, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia realizará, entre outras, as seguintes tarefas:

a) Participará e colaborará nunha rede de reguladores ferroviarios coordinada pola Comisión Europea;

b) Cooperará estreitamente co resto de organismos reguladores, mediante acordos de traballo, con fins de asistencia mutua nas súas tarefas de supervisión do mercado e tratamento de reclamacións ou investigacións;

c) Cooperará co resto de organismos reguladores para elaborar principios e prácticas comúns, incluídas disposicións, para a toma das decisións en relación coas funcións recollidas neste artigo, así como para a resolución dos conflitos que xurdan nos servizos internacionais;

d) Intercambiará información co resto de organismos reguladores sobre o seu traballo e os seus motivos e prácticas na toma de decisións e, en particular, sobre os principais aspectos dos procedementos e os problemas de interpretación da lexislación da Unión no ámbito ferroviario incorporada aos ordenamentos nacionais, e cooperarán doutras formas para coordinar a súa toma de decisións no conxunto da Unión;

e) Cooperará, no marco das súas funcións recoñecidas neste artigo, con outros organismos reguladores afectados sobre cuestións relacionadas con servizos internacionais, para preparar as súas respectivas decisións e adoptar unha resolución sobre a cuestión;

f) Cooperará e consultará aos organismos reguladores de todos os Estados membros, se for o caso á Comisión Europea, no caso de reclamacións, ou investigacións por propia iniciativa, sobre cuestións de acceso ou tarificación relacionadas cunha franxa horaria internacional, así como en relación coa supervisión da competencia no mercado dos servizos de transporte ferroviario internacional, e pediráselles toda a información necesaria antes de tomar a súa decisión. Polo seu lado, cando a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia sexa consultada para os efectos do tratamento dunha reclamación ou investigación nunha franxa internacional, deberá facilitar toda a información que teña dereito a solicitar segundo o ordenamento xurídico español;

g) No caso de que a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia reciba unha reclamación ou realice unha investigación por propia iniciativa, transmitirá a información pertinente ao organismo regulador competente;

h) Poderá revisar as decisións e prácticas das asociacións de administradores de infraestruturas en materia de canons ou adxudicación de capacidade en relación co transporte ferroviario internacional.

i) Cooperará cos reguladores ferroviarios doutros estados da Unión Europea en relación coas infraestruturas de titularidade compartida, cando os Estados concernidos así o acorden, para unificar as consecuencias das súas decisións.

A Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia consultará periodicamente e, en calquera caso, polo menos unha vez cada dous anos, aos representantes dos usuarios dos servizos de transporte ferroviario de mercadorías e viaxeiros para coñecer as súas opinións sobre o mercado ferroviario no decurso das súas funcións.

No sector ferroviario, correspóndelle exclusivamente á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia coñecer e resolver as reclamacións presentadas polas empresas ferroviarias e os demais candidatos en relación coas actuacións do administrador de infraestruturas ferroviarias, dos explotadores de instalacións de servizo ou prestadores dos servizos, así como as empresas ferroviarias e restantes candidatos, e que versen, en particular, sobre:

1. O contido e a aplicación das declaracións sobre a rede.
2. Os procedementos de adxudicación de capacidade e os seus resultados.
3. A contía, a estrutura ou a aplicación dos canons, tarifas e prezos que se lles esixan ou poidan esixir.
4. Calquera trato discriminatorio no acceso ás infraestruturas ou ás instalacións de servizo e en relación cos servizos que nelas se realicen.

5. A prestación de servizos nos corredores ferroviarios internacionais de transporte de mercadorías.
6. As reclamacións ou investigacións relacionadas cunha franxa internacional cando proceda coñecer e resolver a ela e, nos demais casos, cooperará cos órganos reguladores do mercado ferroviario dos demais Estados membros da Unión Europea competentes coa franxa internacional.
7. A xestión do tráfico.
8. A planificación da renovación e mantemento programado ou non programado.
9. O cumprimento dos requisitos do administrador de infraestruturas ferroviarias, incluídos os relativos aos conflitos de intereses, á independencia das súas funcións esenciais, á imparcialidade do administrador das infraestruturas no tocante á xestión do tráfico e á planificación do mantemento, así como a externalización e compartición das funcións do administrador das infraestruturas ferroviarias.

As reclamacións deberán ser presentadas no prazo dun mes desde que se produza o feito ou a decisión correspondente. A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia solicitará a información pertinente e iniciará as consultas con todas as partes implicadas no prazo dun mes desde a recepción da reclamación. No caso dunha reclamación contra a negativa de outorgar capacidade de infraestrutura, ou contra os termos nos que esta é outorgada, resolverá para confirmar a decisión do administrador da infraestrutura ou da instalación de servizo, ou ben para requirir a modificación desa decisión, en conformidade coas instrucións específicas que sexan consideradas apropiadas.

## ÓRGANOS COLEXIADOS

Se relacionan a continuación los órganos colegiados adscritos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, más relacionados con el transporte ferroviario:

**CIAF:** Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

**CCTMP:** Comisión para a Coordinación do Transporte de Mercadorías Perigosas.

**CNTT:** Consello Nacional de Transportes Terrestres.

**FRC:** Comisión para a Coordinación do Transporte de Mercadorías Perecedoiras

Para obter información adicional visite o sitio web: https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/organos-colegiados

## AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDADE FERROVIARIA

O 23 de decembro de 2014 publícase no Boletín Oficial do Estado o Real Decreto 1072/2014, do 19 de decembro, polo que se crea a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e se aproba o seu Estatuto. Dentro do ámbito de competencias correspondentes ao Estado, o fin da AESF é detectar, analizar e avaliar os riscos de seguridade no transporte por ferrocarril, que se configura como un organismo público dos regulados na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público.

A AESF guiarase polos seguintes **principios de actuación:**

a) Independencia na súa actuación, con respecto das funcións que ten asignadas en materia de seguridade do transporte ferroviario.

b) Competencia e responsabilidade no desenvolvemento e aplicación das normas de seguridade ferroviaria nacionais e internacionais, así como no control dos procedementos.

c) Promoción e difusión dunha cultura de seguridade ferroviaria en todos os ámbitos de actuación.

d) Calidade, eficacia, eficiencia e transparencia no exercicio das súas funcións.

A AESF exercerá, como autoridade responsable da seguridade ferroviaria, as seguintes **competencias:**

a) Velar polo mantemento xeral da seguridade na circulación sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral mediante a supervisión do cumprimento das obrigas dos diferentes actores nesta materia.

b) Autorizar a entrada en servizo dos subsistemas estruturais que constitúen o sistema ferroviario e verificar que manteñen os seus requisitos.

c) Supervisar o cumprimento dos requisitos esenciais por parte dos compoñentes de interoperabilidade.

d) Autorizar a posta en servizo de vehículos.

e) Expedir, renovar, modificar ou revogar os certificados de seguridade das empresas ferroviarias, así como supervisalos posteriormente.

f) Expedir, renovar, modificar ou revogar as autorizacións de seguridade dos administradores de infraestrutura, así como supervisalas posteriormente.

g) Propoñer, elaborar e desenvolver o marco normativo de seguridade e supervisar o seu cumprimento polos axentes do sistema ferroviario, así como formular propostas, directrices e recomendacións normativas, incluídas as especificacións técnicas dos subsistemas ferroviarios.

h) Realizar o seguimento dos obxectivos e os niveis de seguridade mediante os indicadores e estatísticas de accidentalidade, así como elaborar informes en materia de seguridade do transporte ferroviario.

i) Organizar e xestionar o Rexistro Especial Ferroviario, así como supervisar a correcta inscrición do persoal ferroviario e a matriculación do material rodante e dos inventarios, estatísticas e bases de datos relacionadas coa seguridade do transporte ferroviario, incluídos os inventarios de infraestruturas.

j) Conceder a homologación e, se for o caso, suspendela e revogala, dos centros de formación e centros de recoñecemento psicofísico do persoal ferroviario.

k) Conceder a homologación e, se for o caso, suspendela e revogala, dos centros de mantemento, así como a certificación das entidades encargadas demantemento.

l) Exercer as competencias do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible en materia de persoal ferroviario e, en particular, outorgar, renovar, suspender

e revogar as licenzas e títulos de condución de persoal ferroviario, e propoñer o contido das probas para obter os títulos habilitantes do persoal ferroviario, aprobar os contidos mínimos dos programas de formación para obter os títulos e as condicións de capacidade psicofísica para a certificación de valoración de aptitude persoal.

m) Asistir e participar nos grupos de traballo da Axencia Ferroviaria Europea e noutras Organizacións nacionais e internacionais relacionados coa seguridade ou interoperabilidade do transporte ferroviario.

n) Exercer as competencias do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible en materia de transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril.

o) Exercer as competencias que lle corresponden ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible en relación coa defensa do dominio público ferroviario e coa modificación da liña límite da edificación, sen prexuízo das competencias que lle corresponden ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

p) Exercer a potestade sancionadora en materia de seguridade ferroviaria.

q) As demais funcións que se lle asignen por norma legal ou regulamentariamente.

Á AESF correspóndelle tamén a concesión, suspensión e revogación de licenzas ás empresas ferroviarias, así como das titulacións doutros candidatos distintos destas, incluída a elaboración e iniciativa dos proxectos normativos con relación á solicitude e documentación xustificativa das licenzas.

## ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS, ADIF ALTA VELOCIDADE

A entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade é un organismo público adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidade  ostible, goza de personalidade xurídica propia, plena capacidade de obrar para cumprir os seus fins e patrimonio propio e réxese polo establecido na LSF, no Estatuto de ADIF-Alta Velocidade e polo establecido na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, e pola Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, especialmente cando exerzan potestades administrativas, na lexislación orzamentaria e demais normas de desenvolvemento aplicables. En defecto destas normas, aplicarase o ordenamento xurídico privado.

Para cumprir coas súas funcións, ADIF-Alta Velocidade pode realizar toda clase de actos de administración e disposición previstos na lexislación civil e mercantil.

ADIF-Alta Velocidade non pode prestar servizos de transporte ferroviario, agás aqueles inherentes á súa propia actividade.

## ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS, ADIF

A entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, Adif, é un organismo público adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidades Sostible, goza de personalidade xurídica propia, plena capacidade de obrar para cumprir os seus fins e patrimonio propio e réxese polo establecido na LSF, no Estatuto de Adif e polo establecido na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, e pola Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, especialmente cando exerzan potestades administrativas, na lexislación orzamentarias e demais normas de desenvolvemento aplicables. Na falta destas normas, aplicarase o ordenamento xurídico privado.

Para o cumprimento das súas funcións, Adif pode realizar todo tipo de actos de administración e disposición previstos na lexislación civil e mercantil.

Adif non pode prestar servizos de transporte ferroviario, salvo aqueles que sexan inherentes á súa propia actividade.

## ORGANIGRAMA DE ADIF

**Funcións de Adif**

De acordo co establecido no Art. 23 da LSF e en conformidade co RD 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto de Adif, corresponden a Adif as seguintes funcións:

a) A aprobación dos proxectos básicos e de construción de infraestruturas ferroviarias da súa titularidade que deban formar parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e a súa construción, sempre que se realice cos seus propios recursos e de acordo co disposto polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

b) A construción de infraestruturas ferroviarias con recursos alleos, de acordo co correspondente convenio.

c) A administración das infraestruturas ferroviarias da súa titularidade e das que lle sexan encomendadas mediante o oportuno convenio.

d) A prestación do paquete de acceso mínimo á infraestrutura ferroviaria e á realización dos mecanismos de coordinación, recollidos no artigo 20.2.

e) O control, vixilancia e inspección da infraestrutura ferroviaria que xestione, das súas zonas de protección e da circulación ferroviaria que nela se produza.

f) A explotación dos bens da súa titularidade, a dos bens que lle sexan adscritos e dos que se lle encomende a xestión.

g) A elaboración, aprobación e publicación da declaración sobre a rede.

h) A adxudicación de capacidade de infraestrutura ás empresas ferroviarias e demais candidatos recollidos no artigo 34 que o soliciten e a celebración de acordos marco con elas.

i) A prestación, se for o caso, dos servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario.

j) A aprobación e o cobro dos prezos privados pola prestación dos servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario.

k) A determinación, revisión e cobro dos canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias, de acordo co réxime legal e regulamentario aplicable.

l) A cooperación cos organismos que xestionen as infraestruturas ferroviarias noutros Estados membros da Unión Europea, incluída no artigo 20.3, para establecer e asignar apacidade de infraestrutura que abranga máis dunha rede nacional, así como a participación e cooperación na Rede Europea de Administradores de Infraestruturas.

m) A resolución das reclamacións de responsabilidade patrimonial formuladas con respecto á súa actuación.

n) A elaboración e execución de estudos ou proxectos en materia de mobilidade sostible ou de transporte ferroviario.

ñ) Calquera outra que lle sexan asignadas nesta lei ou nas súas disposicións de aplicación.

De conformidade coa disposición adicional primeira da Lei 38/2015 do sector ferroviario, ADIF-Alta Velocidade e Adif poderán encomendarse mutuamente a realización de determinadas actividades mediante a sinatura dun convenio. Este convenio determinará a compensación económica correspondente á prestación dos servizos encomendados. En particular, ámbalas entidades poderán encomendarse a xestión da capacidade de infraestruturas e, por razón da interconexión das redes cuxa administración teñen atribuídas ámbalas entidades, e como excepción ao disposto no artigo 19.1, tamén a xestión dos sistemas de control de circulación e de seguridade.

Adif encomendoulle á entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade a realización de determinadas actividades, segundo Convenio de Encomenda de Xestión aprobado polo Consello de Administración de ADIF-Alta Velocidade o día 9 de xullo de 2019 e publicado mediante Resolución da Secretaría de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana (BOE núm. 189, do 8 de agosto de 2019), entre outras, as seguintes:

- Xestión integral ambiental.
- Recepcións, ensaios de laboratorios de control de calidade de materiais, auditorías e seguimento da calidade e da documentación final de obra, probas de carga e inspeccións de edificios e tramitación de expedientes de gastos.
- Tramitación de expedientes de expropiación forzosa nos que ADIF teña a condición de beneficiario.
- Redacción dos informes de supervisión de proxectos de liñas convencionais.
- Asesoramento en materia de sostibilidade ambiental, eficiencia enerxética e loita contra o cambio climático.

- Xestión do mantemento das liñas de explotación de titularidade de ADIF nas áreas xeográficas nas que ADIF non dispoña de medios humanos propios para realizala.
- Intervención de persoal especializado na actividade de construción de determinadas actuacións encomendadas a ADIF.
- Subministración de enerxía de Uso Distinto de Tracción-UDT.

Ao citado Convenio foron subscritos dous Apéndices, o primeiro o 24 de outubro de 2019 (publicado no BOE núm. 305, do 20 de decembro de 2019) e o segundo o 20 de decembro de 2019 (publicado no BOE núm. 37, do 12 de febreiro de 2020), para incorporar, respectivamente, as seguintes actividades:

- Telecomunicacións
- Planificación Funcional

No entanto, Adif mantén as competencias e responsabilidades que, como administrador de infraestrutura ferroviaria, lle son propias.

## MISIÓN E VISIÓN

Adif é unha entidade pública empresarial, adscrita ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e exerce un papel principal como dinamizador do sector ferroviario para facer do ferrocarril o medio de transporte por excelencia e para facilitar o acceso á infraestrutura en condicións de igualdade.

### Misión

Operar, xestionar e construír unha rede ferroviaria intelixente adaptada ao novo ecosistema tecnolóxico, competitivo e sostible, para desa forma contribuír aos ODS.

### Visión

Ser un referente como organización centrada na xestión de infraestruturas resilientes, sostibles, seguras e intelixentes que contribúan ao novo modelo de transición ecolóxica.

## EMPRESAS FERROVIARIAS E CANDIDATOS INSCRITOS NO REXISTRO ESPECIAL FERROVIARIO

A listaxe de empresas con licenza e certificados de seguridade pódese consultar na páxina web da AESF:

https://www.seguridadferroviaria.es/actividades/empresas-ferroviarias

# 1.2. Obxectivos da Declaración sobre a Rede

A DR é o documento que o Administrador de infraestruturas ofrece ás EE.FF. e a outros Candidatos para darlles a coñecer as características da infraestrutura e as condicións de acceso á RFIG xestionada polo Administrador de infraestruturas, así como as características e descrición das instalacións de servizo e a prestación de servizos nesas instalacións.

Nela establécense as características das infraestruturas postas a disposición dos distintos Candidatos para a adxudicación de capacidade e infórmase sobre a capacidade de cada tramo da Rede e sobre as condicións de acceso á mesma. Igualmente, detállanse as normas xerais, prazos, procedementos e criterios que rexen en relación coa adxudicación de capacidade e os principios de tarificación que se deben aplicar por usar as infraestruturas ferroviarias e por prestar os diferentes servizos ás EE.FF.

Determinadas cuestións relacionadas co contido desta DR e co procedemento de adxudicación de capacidade de infraestruturas ferroviarias desenvólvense mediante a Orde FOM/897/2005, do 7 de abril, de conformidade co disposto na Lei do Sector Ferroviario.

## 1.2.1. REDE FERROVIARIA DE INTERESE XERAL, RFIG

A Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) está integrada polas infraestruturas ferroviarias, as estacións de viaxeiros e os terminais de mercadorías que sexan esenciais para garantir un sistema común de transporte ferroviario en todo o territorio do Estado, ou cuxa administración conxunta for necesaria para o correcto funcionamento do referido sistema común de transporte, como as vinculadas aos itinerarios de tráfico internacional, as que enlacen as distintas comunidades autónomas e as súas conexións e accesos aos principais núcleos de poboación e de transporte ou a instalacións esenciais para a economía ou a defensa nacional, conforme o art. 4 da LSF.

Todos os elementos que integren a Rede Ferroviaria de Interese Xeral serán incluídos no Catálogo da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, no que se relacionarán as liñas e os tramos consonte un código oficial, dos que se citarán a súa orixe, destino e unha breve referencia ás súas características técnicas, así como as estacións de viaxeiros e os terminais de mercadorías.

No Anexo F desta DR inclúese o Catálogo de Eixes e Liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral xestionada polo Administrador de infraestruturas, en conformidade co sinalado na Orde FOM 710/2015, do 30 de xaneiro, actualizada consonte o sinalado na Orde FOM/925/2018, do 10 de setembro, e nas ordes TMA/1240/2020, do 8 de decembro, TMA/488/2021, do 19 de maio, e TMA/1118/2022, do 11 de novembro, e o disposto no art. 4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

# 1.2.2. GRANDES CIFRAS DA REDE FERROVIARIA TITULARIDADE DE ADIF

| Grandes Cifras de Adif | |
|---|---|
| Activos non correntes * | 17.686.781 (*) miles € |
| Fondos Propios * | 2.278.494 (*) miles € |
| Patrimonio Neto * | 13.531.259 (*) miles € |
| Empregados Adif | 12.574 (1) |

(1) Datos 31/12/2023 / * Datos provisionais a 31/12/2023

| Estacións de Viaxeiros | |
|---|---|
| Nº de Estacións | 1.451 |

Datos a 31 de decembro de 2023

| Terminais de Carga | |
|---|---|
| Principais Terminais de Transporte de Mercadorías | 38 |

Datos a 31 de decembro de 2023

| Infraestructura e Circulación | | |
|---|---|---|
| (*) Red Ferroviaria Titularidad de Adif: | 11.674,9 | Km. |
| • Red de Alta Velocidad de Ancho Estándar puro (1.435 mm de separación de carriles) | 57,2 | Km. |
| • Red de Alta Velocidad de Ancho Ibérico (1.668 mm de separación de carriles) | 84,1 | Km. |
| • Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm de separación de carriles) | 10.215,2 | Km. |
| • Red Mixta (Tercer Carril combinación Ancho Ibérico y Ancho Estándar) | 124,9 | Km. |
| • Red de Vía Estrecha de Ancho Métrico (1.000 mm de separación de carriles) | 1.193,4 | Km. |
| Líneas Equipadas con ERTMS | 230,9 | Km. |
| Líneas Equipadas con ASFA | 10.590,8 | Km. |
| Líneas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados | 9.323,1 | Km. |
| Líneas dotadas con CTC | 8.884,8 | Km. |
| Línea electrificada | 6.718,6 | Km. |
| (**) Nº Circulaciones de Trenes | 1.861.257 | |

*4ª versión trimestral 2023 de Tramificación Común Adif.

**Estimación anual a partir de datos acumulados a agosto-2023

# 1.3. Aspectos Legais

## 1.3.1. MARCO LEGAL

O Marco básico legal baséase na normativa ferroviaria estatal e nos Regulamentos e Directivas da Unión Europea trasladadas á lexislación nacional, ademais da súa normativa de desenvolvemento e outras disposicións. Así mesmo, inclúe a normativa técnica aplicable. As referencias a estas disposicións pódense consultar no anexo D deste documento.

## 1.3.2. ESTATUS XURÍDICO DA DECLARACIÓN SOBRE A REDE

### Consideracións Xerais

A DR terá carácter vinculante para as EE.FF. e para os Candidatos que queiran acceder ás infraestruturas para prestar servizos de transporte ferroviario, así como para o administrador de infraestruturas ferroviarias, en canto aos dereitos e obrigas derivados desta.

A presentación da solicitude de adxudicación de capacidade, tanto lineal como en Instalacións de Servizo, implicará a aceptación dos dereitos e obrigas recollidos na DR, por parte dos Candidatos. A mención que se puidese incluír na presente DR a disposicións vixentes (Leis, Reais Decretos, Ordes Ministeriais, Resolucións, etc.) terá carácter meramente informativo e, sexa como for, prevalecerá o texto da disposición á que se refire.

### Información sobre Seguridade na Circulación

En cuestións de Seguridade, en relación coa circulación e a regulamentación, a información contida na presente DR ten carácter unicamente informativo, polo que sexa como for, será aplicable o especificado no Capítulo 6 desta DR. Igualmente, cando houber discrepancia no contido da DR co recollido nos documentos técnicos e regulamentarios vixentes en materia de seguridade e interoperabilidade ferroviarias, deberán prevalecer sempre estes últimos.

O Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aprobou o Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF) establece as regras operativas xerais para a circulación dos trens e das manobras ser realizada de forma segura, eficiente e puntual, tanto en condicións de explotación normal como degradada, incluída a súa recuperación efectiva após unha interrupción do servizo. Igualmente, o documento fornece un marco regulador único dos procesos operativos nos que exista unha interface directa entre o Administrador de Infraestrutura (AI) e a Empresa Ferroviaria (EF) para unificar os criterios de operación dos distintos AI nos distintos largos da Rede.

De acordo coa normativa vixente e, en concreto, de conformidade co título V da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e o Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación Ferroviaria, o Administrador de Infraestruturas dispón da correspondente Autorización de Seguridade renovada pola Axencia Estatal de Seguridade, segundo resolución con data 26/11/2020 e posteriormente revisada para incluílo no seu alcance da certificación como entidade encargada do mantemento, segundo resolución con data 15 de xuño de 2022. O sistema de Xestión de Seguridade na Circulación dos administradores de infraestruturas deben cumprir os requisitos establecidos no Regulamento Delegado (UE) 2018/762, polo que se establecen métodos comúns de seguridade sobre os requisitos do sistema de xestión da seguridade, aplicable en España desde o 31 de outubro de 2020.

## 1.3.3. SOLICITUDES, ALEGACIÓNS E RECLAMACIÓNS

No Anexo J facilítase a información sobre os diferentes procedementos que a lexislación do sector ferroviario e a presente Declaración sobre a Rede establecen para resolver aqueles conflitos e recursos suscitados en relación co proceso de adxudicación de capacidade, coa prestación de servizos ferroviarios e co sistema de incentivos.

Así mesmo, facilítase información sobre o procedemento a seguir naquelas reclamacións presentadas polas empresas ferroviarias e outros candidatos en relación coa actuación do administrador de infraestruturas ferroviarias, que versen sobre cuestións relacionadas coa aplicación da presente Declaración sobre a Rede, os procedementos de adxudicación de capacidade e os seus resultados, canons por utilización das infraestruturas ferroviarias, cuestións de trato discriminatorio no acceso ás infraestruturas ferroviarias, Instalacións de Servizo ou ós servizos vinculados a estas, así como reclamacións que versen sobre a prestación de servizos nos corredores ferroviarios internacionais de transporte de mercadorías.

# 1.4. Estrutura da DR

O contido desta DR axústase ao establecido no Anexo III da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e ó indicado na Orde FOM/897/2005, do 7 de abril, relativa á Declaración sobre a Rede e ó procedemento de Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura Ferroviaria.

A estrutura deste documento é, pola súa parte, coherente co índice común fixado por Rail Net Europe, conforme a última actualización da estrutura común e Guía de Implementación aprobada por Rail Net Europe na Asemblea Xeral, celebrada o 31 de maio de 2023; organización á que contribúe activamente o administrador de infraestruturas ferroviarias.

Nesta Declaración aplicouse a estrutura común de RNE, cuxo obxectivo é que todos os Candidatos e Empresas Ferroviarias poidan acceder a documentos semellantes en distintos países, dispondo da mesma información e na mesma localización. Así facilítanse os procedementos de acceso á infraestrutura, especialmente na programación de tráficos internacionais.

Con base a este principio, a DR estrutúrase en sete Capítulos, Anexos, Mapas e Catálogos, segundo se indica seguidamente:

**Capítulo 1:** Información Xeral; Breve descrición do sector ferroviario en España.

**Capítulo 2:** Descrición das Infraestruturas Ferroviarias; Descríbense as principais características técnicas e funcionais da RFIG xestionada polo Administrador de Infraestruturas, dispoñible para a solicitude de adxudicación de capacidade.

**Capítulo 3:** Condicións de Acceso; Contén os requisitos legais necesarios que regulan o acceso á RFIG xestionada polo Administrador de Infraestruturas das empresas ferroviarias.

**Capítulo 4:** Adxudicación de Capacidades; Describe o proceso polo que o Administrador de Infraestruturas asigna franxas horarias ás Empresas Ferroviarias e Candidatos, así como capacidade en instalacións de servizo.

**Capítulo 5:** Servizos de Adif; Descrición dos servizos que pode prestar o Administrador de Infraestruturas e Réxime Económico e Tributario; Descrición das taxas ferroviarias e canons, así como dos prezos por prestar os Servizos Básicos, Complementarios e Auxiliares.

**Capítulo 6:** Operacións; Descrición dos procedementos de xestión do tráfico, incluídos os procedementos que se deben seguir no caso de incidentes, (normas relativas

ás obrigas que o solicitante e/ou o administrador de infraestrutura deben seguir para as operacións de tren e manobras)

**Capítulo 7:** Instalacións de Servizo; Ofrece unha visión xeral das instalacións de servizo do administrador de infraestruturas e doutras instalacións de servizo conectadas á RFIG, en aplicación do Regulamento de Execución UE 2017/2177.

**Anexos:** Nos distintos Anexos xuntouse toda a información que pode ser obxecto de frecuente actualización, incluídos, ademais, contidos de carácter informativo (horario de servizo, catálogo de sucos internacionais mercadorías, modelo de solicitude de capacidade, de servizos, lexislación, glosario, catálogo de eixes e liñas da RFIG, capacidade media das principais liñas do administrador de infraestruturas ferroviarias, clasificación de liñas por tipos, acordo marco, procedemento de resolución de conflitos).

**Mapas:** Mapas RFIG coas principais características das redes titulares de Adif e ADIF-Alta Velocidade.

**Fichas descritivas das instalacións de Servizo:** Información xeral da instalación, titular/explotador (de cada un dos servizos), condicións de acceso, condicións de prestación dos servizos, condicións de uso, oferta de servizos e prezos. Información do administrador e do resto de titulares/explotadores de instalacións de servizo, dispoñibles na aplicación PISERVI.

**Catálogo de Oferta de capacidade nas Instalacións de Servizo:** Relación de vías ofertadas nas instalacións de servizo titularidade do Administrador de Infraestruturas, tanto en largo ibérico como en largo métrico.

**Catálogo das Restricións de Capacidade na RFIG:** Relación restricións da capacidade.

# 1.5. Período de Validez, Actualización e Publicación da DR

## 1.5.1. PERÍODO DE VIXENCIA

A DR entrará en vigor despois da súa publicación e aplicarase ás solicitudes de capacidade e ás operacións de transporte ferroviario do horario de servizo comprendido entre o 15 de decembro de 2024 ás 00:00 e o 13 de decembro de 2025 ás 24:00 horas. e poderá ser actualizada polo administrador de infraestruturas ferroviarias cando o seu contido o requira.

# 1.5.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN

A declaración sobre a rede actualizarase e modificarase cando cambien as condicións de uso da infraestrutura ferroviaria, das instalacións de servizo e/ou prestación de servizos nestas instalacións. Estas modificacións non poderán supor restricións ou limitacións da Capacidade adxudicada, agás cando se produzan circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas, ou consintan os adxudicatarios afectados ou ben sexan parte de actuacións de natureza eventual necesarias para a explotación. Neste último suposto será suficiente, para efectos de publicidade, a comunicación aos adxudicatarios afectados e a dispoñibilidade para calquera Candidato, entre tanto se incorporan á publicación ordinaria anual.

No que se refire ós aspectos susceptibles de variación regular (informacións técnicas), as modificacións que se poidan producir terán efectos inmediatos desde a súa publicación ou desde a data na que se dispoña na propia modificación.

# 1.5.3. PUBLICACIÓN E DISTRIBUCIÓN

Aprobada a Declaración sobre a Rede polo Consello de Administración do Administrador de Infraestruturas, publícase na web, www.adif.es en formato PDF ou similar.

A Declaración sobre a Rede publícase en idioma castelán, nas linguas cooficiais das distintas comunidades autónomas, así como en lingua inglesa. No caso de discrepancia sobre o seu contido, prevalecerá a versión en lingua castelá.

# 1.6. Directorio de Adif

O administrador de infraestruturas pon a disposición das EE.FF. e outros Candidatos unha organización que ofrece un servizo integral para facilitar o acceso á infraestrutura ferroviaria, tanto para prestasr os diferentes servizos de transporte de viaxeiros e mercadorías, como para realizar probas nas infraestruturas ferroviarias. Seguidamente, detállase o Directorio de Adif.

## Adif

Sede Central

Seu electrònica: https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index

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

## Comunicación e Relacións Exteriores

Subdirección de Relaciones con los Medios

Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa

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

## Portelo único para empresas ferroviarias e candidatos

Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial

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

## Autorización de Conexións á RFIG, Zonas de Carga

Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial

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

## Autorización para a Realización de Probas na RFIG

Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial

Sol·licitud de proves:
https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index

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

## Información sobre Estación de Viaxeiros

Subdirección de Servicios al Cliente y Planificación

Dirección de Estaciones de Viajeros
Gestión de Instalaciones de Servicios
Correu electrònic: h24estaciones@adif.es

Avenida Pío XII, 110; Edificio 18
28036-Madrid

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 24/05/2024)

## Información sobre Terminais de Carga

Subdirección Comercial

Subdirección de Gestión de Servicios a Clientes

Dirección de Servicios Logísticos
Gestor de Instalaciones de Servicios
Correu electrònic: capacidadinstalaciones@adif.es

Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 46
Edificio Comercial - Andén 1
28036-Madrid

## RNE Finestreta Única (OSS RNE) Informació General d'Accés a la Xarxa

Ventanilla Única Adif (Adif OSS)

Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad

Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - Edif. 21
Calle Agustín de Foxá, 50
28036-Madrid

## RNE Portelo Único (OSS) do Corredor Atlántico de Mercadorías Europeo

Ventanilla Única (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo

Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad

Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - Edif. 21
Calle Agustín de Foxá, 50
28036-Madrid

## Asignación de Capacidades en Liñas Ferroviarias Integradas á REFIG

Dirección de Gestión de Capacidad

Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad

Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - Edif. 21
Calle Agustín de Foxá, 50
28036-Madrid

## Control de Tráfico de Trens e Plans de Continxencias

Centro de Gestión de Red H24

Dirección de Tráfico

Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad

Calle Méndez Álvaro, 1
28045-Madrid

## Seguridade na Circulación

Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación

Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 50
Edificio 21 - 1ª planta
28036-Madrid

## Autorización do Material Rodante

Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación

Estación Madrid-Chamartín Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 50
Edificio 21-1ª planta
28036-Madrid

## Información sobre Protección Civil

Dirección de Seguridade e Autoprotección

Estación Madrid-Chamartín Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 48
Edificio andén vía 1
28036-Madrid

## Estudos para Transportes Excepcionais

Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación

Estación Madrid-Chamartín Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá,50
Edificio 21-1ª planta
28036-Madrid

## Innovación Tecnolóxica

Centro de Tecnoloxías Ferroviarias
Subdirección de Innovación Estratéxica

Calle Severo Ochoa, 9
29590-Campanillas (Málaga)

# 1.7. Cooperación Internacional entre os distintos Administradores de Infraestruturas

## 1.7.1. CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCADORÍAS, RFC

O Regulamento (UE) núm. 913/2010 DO PARLAMENTO EUROPEO E DO CONSELLO, do 22 de setembro de 2010, sobre unha rede ferroviaria europea para un transporte de mercadorías competitivo, entrou en vigor o 9 de novembro de 2010. Este regulamento require que os estados membros establezan Corredores de Mercadorías orientados ó mercado internacional para acadar os seguintes obxectivos:

- Crear unha rede ferroviaria para un transporte de mercadorías competitivo, mellorando a eficiencia do transporte ferroviario de mercadorías en relación con outros medios de transporte.
- Reforzar a cooperación entre os administradores de infraestruturas en aspectos clave como a asignación de sucos, o establecemento de sistemas interoperables e o desenvolvemento da infraestruturas.
- Encontrar o equilibrio adecuado entre o tráfico de mercadorías e o de pasaxeiros ó longo dos Corredores de Mercadorías, dar unha capacidade adecuada de transporte de mercadorías acorde ás necesidades do mercado e garantir o cumprimento dos obxectivos comúns de puntualidade dos trens de mercadorías.
- Promover a intermodalidade entre o ferrocarril e outros modos de transporte mediante a integración dos terminais no proceso de xestión dos corredores.

O administrador de infraestruturas ferroviarias participa en dous Corredores Ferroviarios Europeos de Mercadorías, o Atlántico e o Mediterráneo, de acordo co establecido no Regulamento.

**Corredor Atlántico**

O administrador de infraestruturas ferroviarias e os Administradores de Infraestruturas de Portugal (IP), Francia (SNCF Réseau) e Alemaña (DB Netz) integran este corredor que suma máis de 6200 Km. de vías ao longo do eixe Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões/Valongo - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/Paris/Nantes/La Rochelle/Le Havre/Metz/Estrasburgo - Mannheim, cruzando as fronteiras internacionais de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irún/Hendaya e Forbach/Saarbrucken.

O catálogo de sucos internacionais de mercadorías deste corredor está dispoñible en:

https://www.atlantic-corridor.eu/library/public-documents/

**Corredor Mediterráneo**

O administrador de infraestruturas ferroviarias, xunto con Línea Figueras Perpignan S.A. (LFP), Societé Nationale des Chemins de fer Français–Réseau (SNCF Réseau), Oc'Via (Oc'Via), Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Sž–Infrastruktura d.o.o. (Sž-Infra), Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (MÁV); Vasúti Pályakapacitás-elosztó Korlátolt Felelősségű Társaság (VPE), HŽ Infrastruktura d.o.o. (HŽI), compoñen este Corredor.

O Corredor Mediterráneo une Madrid, Alxeciras e os principais portos da costa este española con Europa a través de Francia e suma máis de 7.000 km de vías ao longo do eixo Almería-Valencia/Algeciras_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Venice-Trieste/ Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

O catálogo de sucos internacionais de mercadorías deste corredor está dispoñible en: https://www.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/

# 1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) E OUTRAS COOPERACIÓNS INTERNACIONAIS

O administrador de infraestruturas ferroviarias é membro de RailNetEurope (RNE), que é unha organización que reúne os administradores de infraestruturas ferroviarias e organismos de adxudicación europeos (IMs/ABs). RNE facilita o negocio ferroviario internacional desenvolvendo procesos comerciais internacionais harmonizados en forma de modelos, manuais e directrices, así como ferramentas informáticas.

Para obter información adicional visite o sitio web: http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/

Existe unha rede de Portelos Únicos de contacto (One Stop Shops - OSS) que representa a cada administrador de infraestruturas no tráfico internacional. Constitúen un único punto de contacto para toda a ruta internacional dun servizo ferroviario, desde as preguntas iniciais sobre o acceso á rede ata as solicitudes de sucos internacionais e a revisión de resultados após un servizo ferroviario.

Portelo Único de Contacto do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, OSS_ Adif:

C/Agustín de Foxá, 50 (edificio 21) Estación de Madrid Chamartín ES 28036 Madrid - fbartolomea@adif.es

A relación de contactos das OSS está dispoñible en:https://rne.eu/organisation/

O administrador de infraestruturas ferroviarias forma parte das seguintes organizacións internacionais:

- UIC, Unión Internacional de Ferrocarrís, asociación mundial que fomenta o transporte ferroviario a nivel global, por medios de proxectos técnicos, investigación ferroviaria e solucións estandarizadas.
- EIM, Administradores de Infraestrutura Europeos, asociación europea sen ánimo de lucro que representa os intereses comúns dos administradores europeos de infraestruturas ferroviarias perante a Comisión Europea e a Axencia Ferroviaria Europea.
- PRIME, Plataforma de administradores de infraestruturas ferroviarias en Europa establecida entre a DG MOVE e os administradores de infraestruturas co obxectivo de mellorar a cooperación internacional dos administradores de infraestruturas ferroviarias, apoiar o establecemento da política ferroviaria europea e desenvolver avaliacións comparativas de rendemento para o intercambio de mellores prácticas.

Paralelamente, o Administrador de Infraestruturas concluíu acordos de cooperación con outros administradores de infraestruturas para fomentar o intercambio de experiencias e desenvolver proxectos comúns.

# 2

# INFRAESTRUCTURA


2.1. Introdución

2.2. Ámbito da Rede Xestionada por Adif

2.3. Descrición da Rede

2.4. Restricións de Tráfico

2.5. Dispoñibilidade da Infraestructura

2.6. Desenvolvemento da Infraestructura


ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 31/05/2024)

# ÍNDICE


2.2.1. LÍMITES XEOGRÁFICOS 34
2.2.2. CONEXIÓNS CON OUTRAS REDES 35

2.3.1. TIPOLOXÍA DE VÍAS 38
2.3.2. LARGO DE VÍAS 39
2.3.3. ESTACIÓNS DE VIAXEIROS E TERMINAIS DE CARGA 39
2.3.4. GÁLIBO 39
2.3.5. LÍMITE DE CARGA 40
2.3.6. RAMPLAS CARACTERÍSTICAS 41
2.3.7. VELOCIDADES MÁXIMAS 41
2.3.8. LONXITUDE MÁXIMA DOS TRENS 42
2.3.9. SUBMINISTRACIÓN DE ENERXÍA ELÉCTRICA 42
2.3.10. SISTEMAS DE SEGURIDADE E SINALIZACIÓN 43
2.3.11. SISTEMAS DE CONTROL E XESTIÓN DO TRÁFICO 45
2.3.12. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN 46
2.3.13. SISTEMAS DE CONTROL E PROTECCIÓN DO TREN 46
2.3.14. AUTOESTRADAS FERROVIARIAS 48
2.3.15. PROTECCIÓN E SEGURIDADE 48

2.4.1. INFRAESTRUCTURAS ESPECIALIZADAS 49
2.4.2. NORMATIVA AMBIENTAL 49
2.4.3. TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS 50
2.4.4. RESTRICIÓNS NOS TÚNELES 50
2.4.5. RESTRICIÓNS EN PONTES/VIADUCTOS 51

2.6.1. ACTUACIÓNS PREVISTAS 52
2.6.2. ACTUACIÓNS DE ACTIVOS DA RFIG 66

# 2.1. Introdución

Neste cTapítulo descríbense as principais características das infraestruturas ferroviarias xestionadas polo administrador de infraestruturas. A infraestrutura ferroviaria, conforme o determinado no artigo 3 da Lei do Sector Ferroviario e o seu anexo IV, está composta dos seguintes elementos:

a) Terreos sobre os que se asentan as vías.

b) Obras de explotación e plataformas da vía, especialmente terrapléns, trincheiras, drenaxes, reservas, sumidoiros de albanelería, acuedutos, muros de revestimento, plantacións de protección de noiros, etc.; plataformas de viaxeiros e de mercadorías, incluídas as situadas en estacións de viaxeiros e en terminais de carga; paseos e vías; muros de peche, sebes e valados; bandas protectoras contra incendios; dispositivos para quentar os aparellos de vía; paraneves.

c) Obras civís: pontes, bueiros e outros pasos superiores, túneles, trincheiras cubertas e demais pasos inferiores; muros de sustento e obras de protección contra avalanchas e desprendementos, etc.

d) Pasos a nivel, incluídas as instalacións destinadas a garantir a seguridade da circulación por estrada.

e) Superestruturas, especialmente: carrís, carrís de foz e contracarrís; travesas e longarinas, material diverso de suxeición varios, balastro, incluída a grava e a area; aparellos de vía; placas xiratorias e carros transbordadores (a excepción dos reservados exclusivamente para máquinas de tracción).

f) Estradas dos patios de viaxeiros e mercadorías, comprendidos os accesos por estrada e para pasaxeiros que cheguen ou marchen a pé.

g) Instalacións de seguridade, de sinalización e de telecomunicacións da vía, de estación e de estación de manobras, incluídas as instalacións de produción, de transformación e distribución de corrente eléctrica para o servizo da sinalización e as telecomunicacións; edificios asignados a estas instalacións; freos de vía.

h) Instalacións de iluminación destinadas a asegurar a circulación dos vehículos e a seguridade desa circulación.

i) Instalacións de transformación e condución de corrente eléctrica para a tracción dos trens: estacións, liñas de subministración entre as estacións e tomas de contacto, catenarias e soportes; terceiro carril e soportes.

j) Edificios utilizados polo servizo de infraestruturas, incluída unha parte das instalacións destinadas á recadación das tarifas de transporte.

k) Cambiadores de bitola e eixes.

Sempre que sexan parte das vías principais e das de servizo, agás as vías situadas dentro dos talleres de reparación de material rodante e dos depósitos ou garaxes de máquinas de tracción, así como dos ramais de desviación para particulares.

# 2.2. Ámbito da Rede Xestionada por Adif

A administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderá, no ámbito da competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, que terán personalidade xurídica propia, plena capacidade de obrar para cubrir os seus fins e patrimonio propio rexeranse polo establecido na Lei do Sector Ferroviario, nos seus propios estatutos, na lexislación orzamentaria e nas demais normas de desenvolvemento aplicables.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 31/05/2024)

En conformidade co contido do artigo 1.7 do Real Decreto Lei 15/2013, do 13 de decembro, e co disposto na disposición adicional primeira da LSF, Adif-Alta Velocidade encomendoulle a Adif, entre outras, xestionar a capacidade da infraestrutura, os sistemas de control, de circulación e de seguridade.

Todos os elementos que sexan parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral estarán incluídos no Catálogo da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, no que se relacionarán as liñas e tramos ferroviarios conforme un código oficial, e no que se mencionarán a súa orixe, destino e unha breve referencia ás súas características técnicas, así como as estacións de transporte de viaxeiros e os terminais de transporte de mercadorías. No Anexo F desta DR inclúese o Catálogo de Liñas e Tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral xestionada polo administrador de infraestruturas, en conformidade co publicado na Orde FOM 710/2015, do 30 de xaneiro, e o disposto no Art. 4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

A Rede xestionada por Adif está formada por liñas principalmente de tráfico mixto (Mercadorías e Viaxeiros). Consta de liñas de tres largos de vía diferentes:



- Largo Ibérico (separación entre carrís 1.668 mm).
- Largo Estándar (separación entre carrís 1.435 mm).
- Largo Métrico (1.000 mm).

Algunhas seccións de liñas contan co denominado terceiro carril, é dicir, os tramos posúen dobre largo (Ibérico e Estándar). Estas vías de largo mixto permiten a circulación de trens polos dous largos cun único sistema de bloqueo. As principais liñas da Rede xestionada polo Administrador de infraestruturas teñen dobre vía.

Nos Mapas, nun documento anexo a esta DR, inclúense informacións sobre a identificación e situación das principais estacións e nós ferroviarios da Rede xestionada polo Administrador de infraestruturas, así como as distancias quilométricas entre aqueles, con detalle dos diferentes tipos de vía (vía única e dobre vía, electrificada ou sen electrificar).

O contido dos Anexos ten carácter meramente informativo. No caso de discrepancia entre o contido destes Anexos e a documentación regulamentaria, prevalecerá esta sobre aqueles.

No Manual de Capacidades, remitido pola Subdirección de Servizos de Circulación da Dirección Xeral de Circulación e Xestión de Capacidade, a todas as EE.FF e Candidatos que realizan tráfico ferroviario, detállanse as normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada liña da Rede. Pódese consultar un resumo por liñas deste documento no Anexo G.

A integración do transporte por ferrocarril en Europa require unha compatibilidade técnica da infraestrutura, do material rodante e da sinalización, así como unha compatibilidade de procedementos operativos e legais en toda a rede ferroviaria europea para acadar o obxectivo da interoperabilidade do sistema ferroviario. En España existen actualmente **2971,5 Km.** de liñas que operan con ERTMS, das que **230,9 Km**. corresponden a infraestruturas titularidade de Adif.

## 2.2.1. LÍMITES XEOGRÁFICOS

Ver Mapas, en documento anexo a esta Declaración sobre a Rede e o catálogo de Eixes e Liñas da RFIG no Anexo F.

# 2.2.2. CONEXIÓNS CON OUTRAS REDES

A Rede titularidade de Adif está conectada coa rede de Portugal (Infraestruturas de Portugal), xeralmente de largo, a través dos puntos fronteirizos de: Tui/Valença do Miño, Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso; e coa rede francesa SNCF Réseau de largo ibérico por Irún/Hendaya, Portbou/Cerbere e Puigcerdà/La Tour de Carol, aínda que o tránsito á rede francesa por estes accesos obriga a cambiar a largo estándar dos trens. Por outra banda, a rede de largo métrico titularidade de Adif está conectada á rede do Xestor de Infraestruturas Ferroviarias de Euskadi en Basurto Hospital e Irauregui. Igualmente, a rede de largo ibérico titularidade de Adif está conectada á rede métrica do Xestor de Infraestruturas Ferroviarias de Euskadi (Euskal Trenbide Sarea) en Lutxana-Barakaldo Barakaldo e, por último, á rede de largo ibérico de Adif está conectada á rede titularidade da Xunta de Andalucía (Tren da Baía de Cádiz), na denominada bifurcación Río Arillo (Cádiz).

En conformidade coa disposición adicional décimo sétima da Lei do Sector Ferroviario, considéranse seccións fronteirizas as infraestruturas ferroviarias incluídas na RFIG situadas nas fronteiras con Francia e Portugal. Estas seccións identificaranse como tal no Catálogo de infraestruturas ferroviarias da RFIG, con indicación das estacións que as limitan. Regulamentariamente, poderanse establecer, a fin de facilitar o tráfico ferroviario transfronteirizo, excepcións á normativa aplicable ao resto da RFIG sobre o persoal ferroviario, o material rodante, a circulación ferroviaria ou os certificados de seguridade das empresas ferroviarias, que se aplicarán ás circulacións con orixe ou destino a estación da RFIG que delimita a sección fronteiriza.

| SECCIÓNS TRANSFRONTEIRIZAS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| SECCIÓNS TRANSFRONTEIRIZAS | ESTACIÓNS FRONTERIZAS | ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS | CONDICIÓNS OPERATIVAS | | |
| | | | LARGO | ELECTRIFICACIÓN | DOCUMENTACIÓN REGULAMENTARIA |
| ESPAÑA / FRANCIA | Irún - Hendaya | Adif - SNCF Réseau | 1668 / 1435 (mm) | 3 KV CC / 1,5 KV CC | Consigna AO/CO 02/21 |
| | Portbou - Cerbère | Adif - SNCF Réseau | 1668 / 1435 (mm) | 3 KV CC / 1,5 KV CC | Consigna AO 582/CO 885 Consigna CO-498 |
| | Puigcerdà -La Tour de Carol | Adif - SNCF Réseau | 1668 (mm) | 3 KV CC | Consigna AO 263/ CO 244/ SO Nº 1 |
| ESPAÑA / PORTUGAL | Tui-Valença | Adif - IP | 1668 (mm) | NO / NO | Consigna CO 4/23 (León), 8/23 (Sevilla) IET núm. 04 IP.-Direçao de Circulaçao Ferroviaria–DCF |
| | Fuentes de Oñoro -Vilar Formoso | Adif - IP | 1668 (mm) | NO / 25 KV CA | |

Asináronse os seguintes convenios:

- Convenio de coordinación transfronteiriza entre SNCF Réseau, Entidade Pública Nacional Francesa de Carácter Industrial e Comercial, e Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, E.P.E. > Resolución do 14 de xaneiro de 2020, da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, pola que se publica o Convenio con SNCF Réseau, para a coordinación transfronteiriza. (BOE núm. 213 do 7 de agosto de 2020). Así mesmo, o día 26/04/2022 foi asinado

acordo entre as autoridades nacionais de seguridade da República Francesa e do Reino de España sobre cooperación en materia de seguridade operacional e interoperabilidade das actividades ferroviarias. Este acordo abrangue a cooperación entre as partes no tocante a actividades ferroviarias entre Francia e España en materia de tráfico transfronteirizo e internacional.

- Convenio de coordinación transfronteiriza entre Infraestruturas de Portugal, S.A., (IP, SA) e Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, E.P.E. (ADIF, E.P.E.) > Resolución do 29 de xuño de 2021, da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, pola que se publica o Convenio con Infraestruturas de Portugal, SA, de coordinación transfronteriza. (BOE núm. 172 do 20 de xullo de 2021).

## PORTOS CON CONEXIÓN Á RFIG

| PORTOS CON CONEXIÓN Á RFIG | | |
|---|---|---|
| PORTO | PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA | DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA |
| Santander | A 1200 m do sinal M4 (baixo a ponte da autovía S-10). Delimitado por letreiros | Consigna AO/CO Nº 5/18 |
| Bilbao | -Polo lado Zierbena, diante do sinal M16, no PK 17+345.<br>-Polo lado Santurtzi, diante dos sinais M19 e M21, no PK 15+335 Delimitado por letreiros. | Consigna AO/CO Nº 2/22 |
| Pasaia | Portas de acceso ao Porto, PK 629+618, a 25 m do sinal M1 Delimitado por letreiros. | Consigna AO/CO Nº 2/19 |
| Tarragona | - Conexión 1: no centro do escape 6/8, coincidente co PK 274/468 da liña 210 de Miraflores a Tarragona.<br>- Conexión 2: a 18,544 metros antes do sinal S2/P3, no lado Porto. | Consigna CO Nº 5/21 |
| Huelva | Dous puntos de conexión física: 1 Liña de conexión entre agulla 79 (PK 107+585) da liña Majarabique Huelva Término e Paso a Nivel tipo a en PK 000+018. 2.- Ramal Torre Arenillas-Coto de Palos, sinal cadrado de parada absoluta e calzo descarrilador X4 | Consigna AO/CO Nº 0027/17 |
| Málaga | Km. 0,646 do Ramal, a continuación do Paseo Marítimo Antonio Machado. Coincide co punto funcional. Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 00001/21 |
| Sevilla | Situado na liña de conexión La Salud-Puerto de Sevilla PK 001+717. No lado porto da ponte que cruza sobre o río Guadaira. Sinalizado con letreiro. | Consigna AO/CO Nº 0001/22 |
| Bahía de Algeciras | Ramal de acceso Algeciras Estación-Porto de Algeciras. Exactamente debaixo do Paseo da Conferencia desta cidade. Sinalizado con letreiro. | Consigna CO Nº 0002/20 |
| Castelló | Baliza de sinal, a 5 metros do sinal S2/PT con PK:0+137 de Les Palmes polo lado porto. | Consigna AO/CO 00004-18 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 31/05/2024)

| PORTOS CON CONEXIÓN Á RFIG | | |
|---|---|---|
| PORTO | PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA | DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA |
| Valencia | Porta de acceso ao Porto (PK 0+806) protexida polos sinais ferroviarios EP6-EP8 e EP10 á entrada e polos sinais SP5-SP7 e SP9A-SP9B-SP9C á saída. | Consigna AO/CO Nº 3-18<br>Conexión APv- FSL |
| Cartagena | P.K. 11+310 da liña de conexión, distante 800 metros do sinal M1 de Escombreras. | SIN CONSIGNA PUBLICADA.<br>Consigna ATOI_CTOI 00001-22<br>baixa 1M e acceso puerto |
| Alicante | Está situado á altura da baliza ASFA do sinal E3 de entrada á estación de Sant Gabriel. | Consigna AO/CO 00002-19<br>Puerto Alicante |
| Gijón (largo ibérico) | a) Liña 152 Gijón Porto-Veriña: a 100 metros do sinal 14S dirección Estación de Veriña.<br>b) Liña 150 Aboño-Veriña: a 25 metros do sinal E1 correspondente ao enclavamento do Porto dirección Aboño. Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 280/327 |
| Gijón (largo métrico) | P.K. 8+124 onde se sitúa o poste de punto protexido de entrada á estación de Aboño Mercadorías.<br>Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO 4/23 |
| Avilés (largo ibérico) | Portón existente no valado perimetral, en dirección do Porto, após superar o desvío núm. 19 da estación de San Juan de Nieva. Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 07/19 |
| Avilés (largo métrico) | P.K. 1+020 da Liña 758 La Maruca Mercadorías-Porto de Avilés. Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 08/19 |
| Vilagarcía de Arousa | P.K. 53,931 a 22 metros do sinal S2/P en sentido o Porto. Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 292/390 |
| A Coruña | P.K. 545,841, referido á liña 834, na punta do espadín do desvío C1 da Rede do Porto da Coruña.<br>Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 13/19 |
| Ferrol | P.K. 1,820 da liña de conexión, que nace na estación de Ferrol, despois da saída do túnel, en dirección ao porto de Ferrol.<br>Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 03/21 |
| Marín | O PK 5,404 do ramal de conexión a 20,20 m do sinal SPM, en dirección ao porto.<br>Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 15/19 |
| Vigo | O portón de peche do valado que separa o terminal de Adif do porto, situado despois do calzo X13.<br>Sinalizado con letreiros. | Consigna AO/CO Nº 14/19 |

# 2.3. Descripción da Red

As empresas ferroviarias que dispoñan de licenza e certificado de seguridade poden solicitar o acceso á aplicación RGD, xestionada pola Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación pola que poden acceder á información de circulación das liñas, ICL. A información ofrecida en ICL, entre outra, é a seguinte:

- Sistemas de comunicación cos centros de control, teléfonos GSM_R, etc.
- Detectores de eixes quentes.
- Carga máxima por eixe e metro nas distintas liñas e tramos da RFIG.
- Informacións sobre básculas dinámicas.
- Ramplas características.
- Restricións en túneles.
- Restricións en Pontes/Viadutos.
- Pasos a Nivel.
- Túneles, indicando localización, nome e lonxitude, información específica, corredores de peóns, puntos de saída, zonas de evacuación seguras-
- Sistemas de enerxía:
    - Sistemas de alimentación eléctrica (tensión e frecuencia)
    - Zonas neutras sen alimentación (se existen)
    - Restricións relacionadas co consumo (se existen)
    - Condicións relativas ao freo de recuperación (se existen)

A información de Circulación das liñas, ICL, publícase con carácter anual e mensual:

**ICL Anual**

Publicarase durante o mes de decembro para a súa aplicación a partir do 1 de xaneiro do ano seguinte. É un documento único para toda a RFIG en formato PDF e distribúese a través de RGD. Poderanse realizar outras publicacións se se producen cambios substanciais no seu contido.

**ICL Mensual**

Publícase mensualmente o día útil máis próximo ao día 20 de cada mes. Distribúese en formato PDF a través de RGD.

## 2.3.1. TIPOLOXÍA DE VÍAS

A Rede titularidade do Administrador de Infraestruturas está formada por:

- Vía única non electrificada.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 31/05/2024)

- Vía única electrificada.
- Vía dobre non electrificada.
- Vía dobre electrificada.

Ver Mapas en documento anexo a esta DR.

## 2.3.2. LARGO DE VÍAS

No Anexo F, Catálogo de Eixes e Liñas da RFIG e nos mapas, en documento anexo a esta DR, represéntanse os tipos de vía existentes na Rede titularidade do Administrador de infraestruturas.

## 2.3.3. ESTACIÓNS DE VIAXEIROS E TERMINAIS DE CARGA

Ver Capítulo 7, as Fichas Descritivas das Instalacións de Servizo, dispoñibles na aplicación PISERVI e os Mapas, que se inclúen como documentos anexos a esta DR.

## 2.3.4. GÁLIBO

No BOE núm. 185, do 4 de agosto de 2015, publicouse a Orde FOM/1630/2015, do 14 de xullo, pola que se aproba a "Instrución Ferroviaria de Gálibos". Esta Instrución ten por obxecto definir os gálibos que ter en conta, tanto para a construción de vehículos (gálibo do material rodante), como para colocar elementos próximos á vía (gálibo de implantación de obstáculos).

Así mesmo, defínense os gálibos de carga en vagóns abertos, así como as distancias mínimas que o cargamento debe manter coas paredes laterais ou fueiros dos vagóns de carga.

O cumprimento desta Instrución garante a seguridade da circulación ferroviaria, xa que se evitan interferencias entre os vehículos e entre estes e a infraestrutura.

Esta Instrución foi redactada en coherencia coa norma de gálibos EN 15273:2013 e respecta as especificacións técnicas de interoperabilidade dos subsistemas de infraestrutura, material rodante e enerxía dos sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidade e convencional.

Na propia Instrución defínense, entre outros, os seguintes conceptos:

- **Gálibo:** Contorno de referencia, mais unhas regras asociadas, que permiten definir o perfil construtivo máximo do material rodante, o perfil da carga e o perfil fóra do cal se deben instalar as estruturas fixas ou provisionais.
- **Gálibo do material rodante:** Contorno de referencia cinemático, mais algunhas regras que definen as reducións que aplicar a dito contorno. Estas reducións son función das características xeométricas do material, da posición da sección en relación aos eixes, da altura do punto considerado en relación co plano de rodadura, das folguras de construción, dos desgastes máximos previstos e das características elásticas da suspensión.
- **Gálibo de implantación de obstáculos:** Espazo ao redor da vía, que non debe ser invadido por ningún obxecto ou obstáculo, nin por vehículos que circulen sobre vías adxacentes, a fin de preservar a seguridade na explotación.

- **Gálibo de cargamento:** Contorno de referencia estático mais unhas regras que definen as reducións que aplicar a dito contorno. O contorno resultante define o espazo que non debe superar nin o cargamento, nin os fueiros ou paredes laterais dos vagóns utilizados para a carga.

No BOE do 18 de febreiro de 2023 publicouse a Orde TMA/135/2023, do 15 de febreiro, na que, entre outras, se modifica a Orde FOM/1630/2015, do 14 de xullo, pola que se aproba a Instrución ferroviaria de gálibos.

De conformidade coa súa disposición derradeira quinta, a devandita orde TMA/135/2023 entrará en vigor o 1 de xullo de 2023.

Para calquera análise de actuación que implique a definición do gálibo de autoestrada ferroviaria, entendida como tal a definición dos gálibos de partes altas de autoestrada ferroviaria para o conxunto de material rodante, mais semirremolque para utilizar na Rede Ferroviaria de Interese Xeral xestionada por Adif e Adif-Alta Velocidade, atenderase ao establecido na NAG 5-1-0.0 "Gálibos Autoestrada Ferroviaria".

# 2.3.5. LÍMITE DE CARGA

## MASA POR EIXE E MASA POR METRO LINEAL

As liñas e tramos da RFIG de largo ibérico titularidade de Adif están clasificadas, para estes efectos, en nove categorías, cuxas características definitorias están recollidas no seguinte cadro, en función da carga admitida por eixe e por metro lineal.

Actualmente, a maioría das liñas da Rede titularidade de Adif son de Categoría D4. Non obstante, poden existir algunhas restricións puntuais que afectan a determinados puntos e liñas.

Nas liñas de largo métrico a carga máxima por eixe é de 15,0 t e por metro lineal de 8,0 t.

| CATEGORÍA DAS LÍÑAS | MASA MÁXIMA | |
|---|---|---|
| | Por Eixe | 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 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 31/05/2024)

## CARGA MÁXIMA REMOLCABLE

Será responsabilidade da EF indicar a carga máxima remolcable para cada unha das súas locomotoras, en aplicación da Especificación Técnica de Interoperabilidade de Explotación e Xestión do Tráfico, conforme a información facilitada polo administrador de infraestruturas ferroviarias para cada unha das liñas ou tramos polos que vaia circular.

En xeral, a determinación da carga máxima realízase en función de dous parámetros:

- A rampla característica máis desfavorable do percorrido do tren.
- A carga máxima das locomotoras, en función da rampla característica anterior resultante.

A carga máxima representa a carga que tecnicamente unha locomotora pode arrastrar en condicións extremas de explotación. A aplicación da carga máxima aos trens pode dar lugar, especialmente no caso das locomotoras diésel, a baixas velocidades de circulación, que poden ser incompatibles coa explotación, ou cun aproveitamento razoable da capacidade da vía. Por este motivo, independentemente da carga máxima establecida, o Administrador de Infraestruturas pode poñer condicionantes ou rexeitar as solicitudes que dean lugar a velocidades inadecuadas, debido á carga proposta polo Candidato nunha determinada solicitude de Capacidade.

# 2.3.6. RAMPLAS CARACTERÍSTICAS

Nos Mapas, en documento anexo a esta DR, represéntanse as ramplas características dos tramos máis importantes da Rede en ambos os sentidos de circulación.

# 2.3.7. VELOCIDADES MÁXIMAS

### Tipos do Material Rodante

Para efectos de velocidades máximas, o material rodante clasifícase por Tipos, con relación aos seguintes elementos determinantes:

- A velocidade máxima autorizada para cada vehículo.
- A aceleración sen compensar admitida polos vehículos, segundo as seguintes cinco clases contempladas:

| TIPOS | N | A | B | C | D |
|---|---|---|---|---|---|
| *Aceleración ($m/s^2$)* | 0,65 | 1 | 1,2 | 1,5 | 1,8 |

O Tipo de tren resultante corresponderá ao "Tipo" máis desfavorable de calquera dos vehículos que compoñen o tren.

## CADRO DE VELOCIDADES MÁXIMAS

O **"Cadro de Velocidades Máximas e Informacións Permanentes"** é o documento oficial que recolle as velocidades máximas autorizadas en cada liña. As principais liñas da Rede Convencional de largo ibérico admiten, polo xeral, velocidades entre 160 e 220 km/h.

As liñas de largo métrico admiten velocidades entre 50 e 100 Km/h.

Inclúese nos mapas, en documento anexo a esta DR, un resumo do réxime de velocidades máximas de cada traxecto

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 31/05/2024)

# 2.3.8. LONXITUDE MÁXIMA DOS TRENS

A lonxitude das vías das estacións, así como outros condicionantes de explotación, serven de base para determinar a lonxitude máxima dos trens nas distintas liñas. Nun documento anexo a esta DR inclúense os mapas coa lonxitude máxima dos trens admitidos en cada liña, diferenciados para tráficos de viaxeiros e de mercadorías.

No ámbito do Plan de Impulso e Dinamización do Transporte de Mercadorías por Ferrocarril, o Administrador de Infraestruturas fomenta medidas de xestión que permitan e satisfagan a demanda do aumento de lonxitudes dos trens por parte das EE.FF.

Actualmente, a infraestrutura xestionada por Adif permite a circulación de trens de ata 750 m. no traxecto Madrid-Valencia e Bif. Teruel-Sagunto.

Para circular cunha lonxitude superior á máxima permitida nunha liña ou tramo, lonxitude especial, é necesario solicitar autorización expresa á Dirección de Xestión de Capacidade da Dirección Xeral de Circulación e Xestión de Capacidade para os trens Regulares ou Ocasionais e á Dirección de Tráfico (H24) para os trens inmediatos.

# 2.3.9. SUBMINISTRACIÓN DE ENERXÍA ELÉCTRICA

A Rede titularidade de Adif ten 6717,9 Km. de liñas electrificadas, nos diferentes largos de vía, nos que se utilizan dous tipos distintos de tensión:

**Corrente Continua**

Xeralmente utilízase unha tensión nominal de 3000 V na Rede Convencional e 1500 V na Rede de Largo Métrico.

**Corrente Alterna**

A catenaria fornece unha tensión de 25.000 V a 50 Hz, polo que o seu uso queda limitado ás liñas da Rede de Alta Velocidade.

A potencia eléctrica está limitada á dispoñible en función da potencia subministrada pola rede de subestacións. Inclúense nos mapas, nun documento anexo a esta DR, os tramos electrificados da Rede titularidade do Administrador de Infraestruturas, así como o tipo de electrificación dispoñible nos mesmos.

**Composición dos Pantógrafos**

Actualmente, a rede electrificada en 3kV corrente continua é compatible con pantógrafos provistos tanto de fregadores de cobre ou aliaxe de cobre como fregadores de carbono enchoupadas en cobre ou aliaxe de cobre. No entanto, para acadar os obxectivos de eficiencia e sostibilidade, a partir do 1 de xaneiro de 2025 poderanse aplicar restricións no Rexistro de Infraestruturas ao uso de fregadores de cobre ou aliaxe de cobre nalgunhas liñas concretas da Rede de Proximidade/Rodalíes e, a partir do 1 de xaneiro de 2028, en calquera punto da rede só serán admitidos os fregadores de carbono impregnado en cobre ou aliaxe de cobre (ata un máximo de 40% en peso do aditivo metálico).

A rede de largo métrico electrificada en 1.5 kV corrente continua só é compatible con pantógrafos provistos de fregadores de carbono enchoupado en cobre ou aliaxe de cobre (ata un máximo de 40% en peso do aditivo metálico).

A rede electrificada en 25 kV corrente alterna só é compatible con pantógrafos con fregadores de carbono puro.

# 2.3.10. SISTEMAS DE SEGURIDADE E SINALIZACIÓN

Enténdese por instalación de seguridade os compoñentes, equipos e sistemas ou conxunto deles, homologados, instalados en terra e a bordo dos vehículos para aumentar o nivel de seguridade da circulación.

Nas instalacións de seguridade inclúense as seguintes:

- Sinais ferroviarios
- Enclavamentos.
- Bloqueos.
- Sistemas de protección do tren (ERTMS, LZB, EBICAB, ASFA, etc.)
- Dispositivos embarcados de: vixilancia (home morto). Información de velocidade, detección de sobretemperatura en órganos de rodadura e freo.
- Sistemas auxiliares de detección en vía: Detectores de caixas quentes e freos agarrotados; detectores de caída de obxectos á vía; detectores de impacto en vía; detectores de vento lateral.
- Sistemas de protección de Pasos a Nivel.

A Rede titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias conta con sistemas de sinalización e bloqueo de diversas tecnoloxías, onde é tendencia utilizar enclavamentos electrónicos (ENCE) con Control de Tráfico Centralizado (CTC) nos Postos de Mando.

## ENCLAVAMENTO

O enclavamento é un conxunto de elementos físicos e lóxicos que, no ámbito xeográfico dunha estación ou dependencia de circulación, realiza automaticamente as ordes, supervisión e comprobacións das manobras, inmobilizacións, liberacións e demais actuacións imprescindibles para o correcto funcionamento de todos os elementos de sinalización ferroviaria dispostos baixo o seu control, así como dos sistemas auxiliares que en cada caso se deban considerar, en conformidade coa funcionalidade establecida no correspondente Programa de Explotación.

A operación sobre o enclavamento pódese realizar localmente, desde un posto de operador nun Gabinete de Circulación e remotamente desde os sistemas de Control de Tráfico Centralizado (CTC).

Segundo a tecnoloxía empregada, os sistemas de enclavamento clasifícanse como:

- Enclavamentos electrónicos (ENCE), baseados en microprocesadores.
- Enclavamentos eléctricos, que utilizan lóxica de relés e que, segundo a arquitectura empregada, reciben diferentes denominacións: módulos xeográficos, cableado libre, etc.
- Enclavamentos mecánicos, cuxas autorizacións se basean na relación de chaves e levas, sendo a transmisión da posición de agullas e sinais xeralmente mecánica.

## DETECCIÓN DO TREN

### Circuítos de Vía (CdV)

O circuíto de vía detecta a ocupación, por un vehículo ferroviario, dunha determinada sección de vía. Cando algún material entra na zona protexida polo circuíto de vía, este comunica o seu estado de ocupación ao enclavamento.

Cando o vehículo ferroviario abandona a zona protexida polo circuíto da vía, este comunica con seguridade ao enclavamento que a súa área quedou desocupada.

A configuración física dos circuítos da vía está definida no Programa de Explotación de cada un dos enclavamentos.

### Contadores de Eixes (CE)

O contador de eixes localiza o tren nunha determinada sección de vía, para o que contabiliza o paso de eixes nos extremos da sección. O enclavamento recibe unha información de ocupación/liberación da sección de vía controlada polo contador, de forma segura.

A definición da configuración física dos contadores de eixes, do mesmo xeito que ocorre cos circuítos de vía, efectúase no Programa de Explotación do enclavamento.

## BLOQUEOS

### Bloqueo de Control Automático (BCA)

A distancia de seguridade mantense regulando a velocidade do tren, para que en ningún momento se supere unha velocidade límite, que o maquinista recibe de forma continua mediante a sinalización en cabina. Existen distintos sistemas de BCA na Rede xestionada polo Administrador de Infraestruturas. No apartado correspondente a sistemas de seguridade detállanse os distintos sistemas de seguridade.

### Bloqueo de Sinalización Lateral (BSL)

A distancia de seguridade entre trens garántese mediante as indicacións das sinais. É similar ao BA definido a continuación, pero específico para liñas de alta velocidade.

### Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

Este bloqueo ten, en xeral, un único cantón entre estacións, que está protexido automaticamente por sinais e dispositivos contadores de eixes.

En función das condicións de sinalización e de vía, distínguense varios tipos de Bloqueo de Liberación Automática, de maneira análogo ao Bloqueo Automático, que se describe seguidamente.

### Bloqueo Automático (BA)

Ten, en xeral, cantóns intermedios entre estacións, que quedan protexidos de maneira automática polas sinais. En función das condicións de sinalización e de vía, distínguense o Bloqueo Automático de Vía Única (BAU), o Bloqueo Automático de Vía Dobre (BAD) e o Bloqueo Automático Banalizado (BAB).

### Bloqueo Eléctrico Manual (BEM)

Consiste en relacionar electricamente os sinais de saída de dúas estacións colaterais, mediante os sistemas de petición e concesión de vía ou toma de vía representados nos cadros de mando das estacións, para impedir o acceso simultáneo de dúas circulacións ao cantón.

### Bloqueo Telefónico (BT)

O bloqueo dos cantóns entre dúas estacións abertas asegúrase mediante transmisión de telefonemas entre os Responsables de Circulación. Inclúense nos mapas no documento anexo a esta DR os bloqueos existentes en cada liña.

## 2.3.11. SISTEMAS DE CONTROL E XESTIÓN DO TRÁFICO

### Da Vinci

Plataforma de Xestión e Control que integra e centraliza subsistemas de sinalización, electrificación, comunicacións etc. que permite a súa comunicación e monitorización remotas.

### CRC/PM, Centro de Regulación de Circulación/Posto de Mando

Centro do Administrador de Infraestruturas ferroviarias encargado de xestionar e regular o tráfico en tempo real.

### CTC, Control de Tráfico Centralizado

Plataforma que centraliza nun posto de mando central os enclavamentos e bloqueos dunha liña ou zona.

### PRO, Posto Rexional de Operacións

Desde el pode controlarse a circulación dunha zona da liña se é necesario. Considérase o segundo nivel de control da circulación da liña despois do CTC, que ten a mesma funcionalidade, aínda que limitada na súa área de actuación.

### PLO, Posto Local de Operacións

Desde el, exércese o control local dun enclavamento específico, que pode incluír unha ou varias estacións. Considérase o terceiro nivel de control da circulación da liña despois do PRO.

## 2.3.12. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

A circulación de trens por determinadas liñas poderá requirir que os vehículos a motor teñan que estar equipados con algún destes sistemas, o cal se indicará no Manual de Capacidades.

### Radiotelefonía

Medios de comunicación entre persoal dos vehículos, das estacións, do PM e de plena vía. Inclúense neste concepto, ademais dos sistemas Tren-Terra e GSM-R, aqueles

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 31/05/2024)

outros que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria determine expresamente.

### GSM-R (voz e datos)

Trátase dun desenvolvemento da tecnoloxía GSM, específica para a comunicación e as aplicacións ferroviarias, que conta con bandas de frecuencia exclusivas para evitar calquera tipo de interferencia. Como subsistema do ERTMS permitirá a interoperabilidade ferroviaria europea. As liñas de Alta Velocidade xa teñen GSM-R.

### Tren-Terra

Sistema de Radiotelefonía analóxico denominado Tren-Terra que permite a comunicación individual entre os trens e o Posto de Mando, que se instala na maioría das liñas principais da Rede, se ben está prevista unha migración gradual ao sistema GSM-R en toda a Rede. O sistema de radiotelefonía é obrigatorio para a circulación de trens en réxime de axente único.

### Sistema de Radiotelefonía Analóxica (Equipo Móbil de Radio) (ETC EMR)

Por Resolución 5/2021, da AESF, apróbase a "Especificación técnica de circulación: sistema de radiotelefonía analóxica (TREN-TERRA) [ETC TT]" e, pola Resolución 5/2022, da AESF, de xuño de 2022, apróbase a «Especificación técnica de circulación: sistema de radiotelefonía analóxica (EQUIPO MÓBIL DE RADIO) [ETC EMR]»

Esta ETC define os requisitos funcionais e técnicos que deben cumprir os equipos de comunicacións de radiotelefonía analóxica (Equipo Móbil de Radio), tanto a bordo como en terra.

Neste sentido, a ETC complementa e desenvolve o previsto no Libro Quinto da RCF [L3] (e en particular o artigo 5.1.1.1.) en relación cos «sistemas de radiotelefonía», definindo os principios básicos e os requisitos funcionais mínimos necesarios co que garantir a compatibilidade entre os distintos equipos de a bordo (Equipos móbiles Radio) e a rede de radiotelefonía analóxica dispoñible na Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) cunha anchura de 1.000 mm.

## 2.3.13. SISTEMAS DE CONTROL E PROTECCIÓN DO TREN

A circulación de trens por determinadas liñas poderá esixir que os vehículos a motor teñan que estar equipados con algún dos seguintes sistemas, o que se indicará no Manual de Capacidades.

As liñas que están equipadas con estes sistemas detállanse nos mapas, nun documento que se inclúe con esta DR.

### Sistemas de Protección Automática do Tren:

**ERTMS**

Sistema de protección que supervisa continuamente a velocidade do tren e rexe a súa marcha mediante a sinalización en cabina, e que cumpre as especificacións técnicas de interoperabilidade. A versión 2.3.0d, actualmente en servizo, combina dous subsistemas: o ETCS (Sistema Europeo de Control de Tráfico, centrado na sinalización e protección do tren) e o GSM-R (Sistema Global para Comunicacións Móbiles en Ferrocarrís, encargado das comunicacións).

**LZB**

Sistema de protección que supervisa continuamente a velocidade do tren e rexe a súa marcha mediante a sinalización na cabina.

**EBICAB**

Sistema de protección que supervisa continuamente a velocidade do tren a partir da información específica dos sinais fixos, que recibe a través de balizas.

O maquinista deberá cumprir sempre a orde dos sinais fixos e realizar as operacións correspondentes na cabina.

## Sistemas de Protección do Tren:

**ASFA, Anuncio de Sinais e Freada Automática.**

Sistema de protección que supervisa a velocidade do tren a partir da información puntual dos sinais fixos que recibe por medio de balizas e realiza funcións de:

a) Información de sinais en cabina
b) Supervisión de curvas de velocidade de control en determinados puntos do trazado ao aproximarse a un sinal.
c) Parada automática do vehículo en determinadas situacións, como pasar un sinal en parada ou a ausencia de determinados recoñecementos por parte do maquinista.

O maquinista debe cumprir sempre a orde dos sinais fixos e realizar en cabina as operacións correspondentes.

O ASFA está instalado en todas as liñas principais da RFIX titularidade do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

**A Recomendación Técnica 3/2024 da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, sobre calendario de actualización do sistema ASFA para a compatibilidade das versións establecidas nos equipos embarcados coa funcionalidade despregada en vía, determina o seguinte:**

Como consecuencia do avance tecnolóxico e do progresivo establecemento do sistema ASFA Dixital, as datas límite nas que é necesario eliminar os equipos embarcados ("apagamento") configurados con versións anteriores e que estes pasen a traballar coa versión de referencia final do sistema (ASFA v4.2) son as seguintes:

- Rede de largo métrico (RAM):

  Versións anteriores á versión ASFA v4, data límite: **30 de xuño de 2025.**

  Versións anteriores á versión ASFA v4.2, data límite: **30 de xuño de 2027.**

- Rede convencional e alta velocidade (CONV e AV):

  Versións anteriores á versión ASFA v4, data límite: **30 de xuño de 2029.**

  Versións anteriores á versión ASFA v4.2, data límite: **31 de decembro de 2029.**

# 2.3.14. AUTOESTRADAS FERROVIARIAS

Adif está aliñado coa "Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible e Conectada" do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e concretamente no seu Eixe 6. Cadeas Loxísticas Intermodais e Intelixentes que propón, entre as súas liñas de actuación, o incremento efectivo do transporte ferroviario de mercadorías e, entre os seus obxectivos, o fomento dos servizos de Autoestrada Ferroviaria.

Estes "corredores ferroviarios" e a dispoñibilidade para comezar a circular por eles daranse a coñecer para que as Empresas Ferroviarias, Cargadores, Operadores Loxísticos etc., interesados en desenvolver estes Servizos de "Autoestrada Ferroviaria", poidan valorar as condicións necesarias que deben cumprir para poder desenvolver o seu proxecto.

Actualmente, o corredor Madrid-Valencia (largo 1.668 mm) está dispoñible desde 2021 para poder circular con semirremolques de ata 4,00 metros de altura máxima e, durante o ano 2025, Adif podería deixar acondicionado o corredor Zaragoza-Madrid-Algeciras (1.668 mm) para poder circular con trens con gálibo AF 4.2 (con semirremolques de ata 4,20 metros de altura máxima).

En ambos corredores, as empresas ferroviarias interesadas en iniciar servizos de transporte de Autoestrada Ferroviaria deberán solicitar unha Autorización Excepcional de Transporte (ATE) segundo o procedemento SGSC ADIF-PG-107-003-005-SC-515 "Obtención de autorización de circulación para un transporte excepcional, dispoñible para as EE. FF. no Rexistro Xeral de Documentos Regulamentarios, RGD, para descartar posibles interferencias na infraestrutura e dispor da correspondente acreditación para poder circular nas condicións nela definidas.

# 2.3.15. PROTECCIÓN E SEGURIDADE

O departamento de Protección e Seguridade do Administrador de Infraestruturas ten como misión dirixir, coordinar e organizar as actuacións dos recursos humanos e técnicos, co fin de preservar o patrimonio da empresa, a seguridade das persoas e dos mercadorías, así como dirixir a política de protección civil e controlar o cumprimento desta.

A xestión da seguridade e protección corre a cargo dos Centros de Protección e Seguridade (CPS), que están distribuídos territorialmente e que atenden e xestionan inmediatamente as alertas e alarmas que se produzan no seu ámbito de actuación, activa os recursos necesarios para o seu tratamento e recolle e transmite a información necesaria para a súa xestión integral. Os CPS territoriais están coordinados polo Centro de Autoprotección e Seguridade (CASH24) integrado no Centro de Xestión de Rede H24.

A RFIG, administrada polo Administrador de Infraestruturas, dispón dos Plans de Autoprotección das Infraestruturas determinadas no Anexo I da Norma Básica de Autoprotección dos centros, establecementos e dependencias dedicados a actividades que poidan dar lugar a situacións de emerxencia, aprobada polo Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, polo que se realiza periodicamente o mantemento da efectividade, mediante inspeccións das instalacións, simulacros, revisións de documentación e auditorías de todo o sistema de autoprotección. Estes Plans de Autoprotección están rexistrados nas Comunidades Autónomas, onde están transferidas as competencias en materia de protección civil.

Estas infraestruturas son as seguintes:

- Túneles ferroviarios de lonxitude igual ou superior a 1.000.
- Zonas de estacionamento para o transporte de mercadorías perigosas por estrada e ferrocarril.

O Administrador de Infraestruturas conta cun Plan Director de Actuacións ante emerxencias (PDAE), que recolle os criterios xerais de actuación ante as emerxencias.

# 2.4. Restricións de Tráfico

## 2.4.1. INFRAESTRUCTURAS ESPECIALIZADAS

Na Rede titularidade de Adif non existen actualmente liñas declaradas como especializadas para a prestación de determinados tipos de servizo.

De existiren liñas alternativas adecuadas, o Administrador de Infraestruturas ferroviarias, previa consulta coas partes interesadas, poderá declarar especializada para a prestación de determinados tipos de servizos unha infraestrutura ferroviaria concreta.

A especialización dunha infraestrutura ferroviaria non impedirá a súa utilización para a prestación doutros servizos se existe capacidade e o material rodante reúne as características técnicas necesarias para a utilización da infraestrutura.

As infraestruturas ferroviarias especializadas incluiranse na declaración sobre a rede.

Existen, non obstante, determinadas liñas con maior dedicación ao tráfico de viaxeiros nas que a circulación pode estar restrinxida para algún tipo de tráfico, ou tal restrición só terá efectos na asignación prioritaria de capacidades para ese tráfico específico, na esixencia de tempos máximos para circular por tramos de determinadas liñas ou na regulación da circulación de trens.

## 2.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL

O Administrador de Infraestruturas ferroviarias e as EE. FF. deberán cumprir o disposto no RD-Lei 11/2005, de 22 de xullo, polo que se aproban medidas urxentes en materia de incendios forestais.

As medidas dirixidas á prevención do risco de incendios forestais por parte do Administrador de Infraestruturas ferroviarias articúlanse no Plan de Prevención de Incendios na Vía e nas súas Proximidades en todo o territorio nacional. Este plan, elaborado de acordo coa normativa de prevención de incendios, delimita as responsabilidades e actuacións que deberá realizar cada un dos axentes implicados na explotación ferroviaria e está sometido a unha revisión e actualización anuais.

O Centro de Xestión de Rede H24 do Administrador de Infraestruturas coordina as EE. FF. e ás áreas de mantemento da infraestrutura e de xestión do tráfico para minimizar a posibilidade de incendios. En caso de risco meteorolóxico extremo (altas temperaturas e baixo nivel de humidade do aire), a circulación de determinados transportes e trens pode estar restrinxida para determinados percorridos.

Por outra banda, no caso de accidente ou incidente con risco de afectación ao solo ou ás augas por vertedura de substancias contaminantes, o Administrador de Infraestruturas ferroviarias, como titular do terreo afectado, estará obrigado a comunicar o feito ás Administracións Públicas competentes e a actuar segundo os seus requirimentos e á lexislación vixente en materia de solos contaminados, podendo adoptar as medidas necesarias en materia de restrición do tráfico de trens. As EE. FF. estarán obrigadas a colaborar co Administrador de Infraestruturas ferroviarias na medida en que lles corresponda (ben como causantes do accidente, ben como transportistas da substancia contaminante) para restablecer a situación inicial.

En materia de contaminación acústica, a lexislación básica estatal emana da Directiva 2002/49/CE de Avaliación e Xestión do Ruído Ambiental, cuxas disposicións básicas foron incorporadas á Lei 37/2003, de 17 de novembro, do Ruído. A devandita lei e o Real Decreto que a desenvolve parcialmente, 1513/2005, de 16 de decembro, requiren a elaboración de Mapas Estratéxicos de Ruído e os seus correspondentes Plans de Actuación para os grandes eixes ferroviarios, entendendo como tales aqueles tramos ferroviarios que superen as 30.000 circulacións/ano.

Posteriormente, o Real Decreto 1367/2007, de 19 de outubro, completou o desenvolvemento da citada Lei, establecendo os métodos e índices para a avaliación do ruído ambiental, os obxectivos de calidade acústica para os diferentes usos do solo e os valores límite de emisión para novas infraestruturas.

Por outra banda, a Axencia Ferroviaria da Unión Europea (EUAR) establece as Especificacións Técnicas de Interoperabilidade, que son os requisitos que debe cumprir cada subsistema ferroviario para permitir a súa incorporación á rede europea interoperable, entre as que destaca a de Ruído. Esta establece, entre outros, os valores límite de ruído para as unidades estacionadas e a súa posta en marcha, o seu ruído de paso e o ruído en cabina.

## 2.4.3. TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS

O transporte de mercadorías perigosas na Rede propiedade do Administrador de Infraestruturas realízase de acordo co disposto no Regulamento de transporte de mercadorías Perigosas por Ferrocarril, RID, vixente en cada momento, así como no Real decreto 412/2001, de 20 de abril, cuxo artigo 4 se recolle as normas xerais de circulación.

As principais restricións de tráfico contempladas son as seguintes:

- Os trens que transporten mercadorías perigosas deberán utilizar necesariamente, cando existan, as liñas que circundan as localidades, salvo cando teñan que realizar operacións de carga e descarga nas devanditas localidades.
- En xeral, non poderán planificar o estacionamento nas estacións de núcleos habitados.
- Con carácter xeral, non se poderán programar paradas en túneles de máis de 100 metros de lonxitude.

No caso de producirse unha anomalía, o Administrador de Infraestruturas poderá adoptar as medidas oportunas para a circulación ou estacionamento dos trens.

A circulación de mercadorías perigosas nalgúns tramos obrigará ao Administrador de Infraestruturas a avaliar especificamente os riscos asociados a este tipo de transporte e ao cumprimento da normativa aplicable nesta materia:

Se hai algún tramo con restricións, publicarase no Informe de Circulación de Liñas (ICL) do Horario dos trens.

En relación coas instalacións de Servizos, nas Fichas Descritivas das Instalacións de Servizo, dispoñibles na aplicación PISERVI que se incorpora como anexo a esta DR, indícase se a instalación permite o almacenamento, estacionamento ou manipulación de mercadorías perigosas.

A normativa xeral que afecta a este tipo de transporte pódese consultar na páxina web seguinte:

https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-en-materia-de-mercancias-peligrosas
https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-relativa-a-mercancias-peligrosas

## 2.4.4. RESTRICIÓNS EN TÚNELES

As restricións de circulación nos túneles poden darse por varias razóns de distinta natureza, entre outras destacan as seguintes:

- Mercadorías Perigosas.
- Transporte de caixas móbiles, caixas extraíbles, semirremolques e contedores.
- Detectores de caída de obxectos.
- Circulación de trens en túneles cunha lonxitude >5 km.

Nos túneles de lonxitude igual ou superior a 20.000 metros, para remolcar trens de mercadorías e mercadorías perigosas, as locomotoras disporán de equipamento similar ao do material rodante de pasaxeiros de Categoría B, en canto a que teñan a capacidade de circulación do tren permitindo que este circule ata un Punto de Evacuación e Rescate, ademais de que estarán equipados cun dispositivo de autorrescate para o maquinista e as demais persoas a bordo.

Para estes casos e outros que poidan impor algunha restrición de circulación nos túneles, o Administrador de Infraestruturas publica a correspondente normativa, que regula as restricións aplicables en cada caso, na Información de Circulación de Liñas, ICL, que está dispoñible para a EE. FF. no Rexistro Xeral de Documentos Regulamentarios, RGD.

## 2.4.5. RESTRICIÓNS EN PONTES/VIADUCTOS

As restricións de circulación en pontes e viadutos están normalmente están relacionadas coas categorías das liñas en función da masa máxima admisible por eixe e metro lineal.

Para estes casos e outros que poidan impor algunha restrición de circulación nos túneles, o Administrador de Infraestruturas publica a correspondente normativa, que regula as restricións aplicables en cada caso, na Información de Circulación de Liñas, ICL, que está dispoñible para a EE. FF. no Rexistro Xeral de Documentos Regulamentarios, RGD. Ver punto 2.3.5 Límite de Carga.

# 2.5. Dispoñibilidade da Infraestrutura

Os períodos efectivos de apertura e peche das estacións poderán consultarse no denominado Documento do Tren nos casos en que se determine a súa aplicación.

Aínda que a tendencia xeral é que as liñas principais da Rede propiedade de Adif estean controladas a distancia mediante CTC, aínda existen algúns tramos que non se manteñen abertos ao tráfico durante todo o día e tamén as estacións en servizo intermitente "AC".

Así mesmo, o Administrador de Infraestruturas ferroviarias ten encomendado un labor de conservación e investimento continuados das liñas da súa titularidade, ben mediante labores de mantemento das infraestruturas en servizo, ben mediante a realización de obras de mellora e ampliación da súa rede.

A realización destes traballos pode comportar restricións inevitables no tráfico. Cando o tráfico ferroviario teña que verse afectado irremediablemente polas devanditas obras, o Administrador de Infraestruturas procurará producir as menores perturbacións posibles e promoverá melloras na infraestrutura que redunden nun mellor servizo por parte do Administrador de Infraestruturas. Ver apartado 4.3 Asignación de Capacidade para o Mantemento, renovación e melloras na Rede Titularidade do Administrador de Infraestruturas, no capítulo 4 deste documento.

De conformidade co disposto na Decisión Delegada (UE) 2017/2075 da Comisión, de 4 de setembro de 2017, pola que se substitúe o Anexo VII da Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se establece un espazo ferroviario europeo único, como documento anexo a esta Declaración sobre a Rede inclúese o catálogo de restricións de capacidade na Red Ferroviaria de Interés General, dispoñible en:

https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red Este documento actualízase periodicamente coa información das sesións TOC, que son as que definen e acordan a programación de actuacións e obras na infraestrutura.

# 2.6. Desenvolvemento da Infraestrutura

O Ministerio de Transportes, Vivenda e Axenda Urbana, mediante a Orde TMA/1338/2022, de 23 de decembro, aprobou a Estratexia Indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación da infraestrutura ferroviaria para o período 2021-2026, cuxo contido completo está dispoñible no seguinte enderezo electrónico:

https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/estrategia-indicativa-ferroviaria

Unha vez publicada a Estratexia Indicativa, os administradores xerais de infraestruturas, fundamentalmente ADIF e ADIF Alta Velocidad, serán os encargados de implementala a través dos programas de actividade.

## 2.6.1. ACTUACIÓNS PREVISTAS

Relación das actuacións máis significativas en execución e redacción do proxecto na data de aprobación da declaración sobre a rede:

* Corredor Mediterráneo: Castellbisbal-Vilaseca.

  Ano 2024: Obras en curso/expediente de posta en servizo (Castellbisbal-Martorell).

  Ano 2025: Obras en curso.

* Corredor Mediterráneo: Valencia Font Sant Lluis-Almussafes.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Expediente de posta en servizo.

* Corredor Mediterráneo: Estación de Font de Sant Lluis.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente PES/En servizo.

* Corredor Mediterráneo: La Encina-Bif. Alicante. Terceiro carril.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Electrificación do tramo Alicante-San Isidro.

  Ano 2024: Licitación de obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Xàtiva-L'Alcúdia, Moixent Nudo de La Encina, montaxe de vía e mais electrificación e instalacións de seguridade e comunicacións, nova vía de largo ibérico en vía única.

  Ano 2024: Expediente de posta en servizo (ERTMS).

  Ano 2025: En servizo.

* Acceso Ferroviario ao Porto de Sagunto.

  Ano 2024: Obras en curso / Expediente de posta en servizo / En servizo.

* Novo acceso ferroviario sur ao porto de Castellón.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Renovación da vía. Traxecto: Xátiva-Alcoi.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo.

* Novo acceso ferroviario sur ao porto de Castellón. Montaxe de vía, electrificación e CMS.

  Ano 2024: Licitación das obras.

  Ano 2025: Licitación das obras / Obras en curso.

* Renovación integral da liña no tramo Buñol-Utiel. Plataforma e vía.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Renovación de vía e catenaria Silla Cullera. Liña Gandía-Silla.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Posta en servizo.

* Novo acceso ferroviario de AV de Levante. Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia. Variante de Torrellano. Tramo: Acceso ao Aeroporto de Alicante. Fase I. Plataforma e Vía.

  Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación.

  Ano 2025: Licitación / Obra en curso.

* Contrato de obras de execución dos proxectos construción da restauración das fachadas e cubertas da estación de Valencia Nord; fase de cubertas e naves laterais, fase de marquesiña histórica principal e fase de fachadas e carpintería.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo.

* Corredor Cantábrico Mediterráneo. Liña: Zaragoza-Teruel-Sagunto. Adecuación de vía e infraestruturas do tramo Sagunto - Teruel e actuacións singulares no tramo Teruel-Zaragoza para promover o tráfico de mercadorías.

  Ano 2024: Expediente de posta en servizo.

  Ano 2025: En servizo.

* Corredor Cantábrico Mediterráneo. Liña Zaragoza-Teruel-Sagunto. Electrificación do tramo Zaragoza-Teruel. Adaptación de gálibos en túneles e pasos superiores

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Corredor Cantábrico Mediterráneo. Liña Zaragoza-Teruel-Sagunto. Electrificación do tramo Zaragoza-Teruel. Liña aérea de contacto

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Corredor Cantábrico Mediterráneo: Liña Zaragoza-Teruel-Sagunto. Electrificación do tramo Teruel-Sagunto. Liña aérea de contacto

  Ano 2024: Licitación da obra / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Corredor Cantábrico Mediterráneo. Liña Zaragoza-Teruel-Sagunto. Electrificación do tramo Zaragoza-Teruel. Construción de subestacións.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo.

* Corredor Cantábrico Mediterráneo: Liña Zaragoza-Teruel-Sagunto. Electrificación do tramo Teruel-Sagunto. Construción de subestacións

  Ano 2024: Redacción de proxectos.

  Ano 2025: Licitación de obras / Obras en curso.

* Rede arterial ferroviaria de Valladolid Variante Leste. Plataforma.

  Ano 2024: Obras en curso/Expediente de posta en servizo (Fase I).

  Ano 2025: Expediente de posta en servizo (Fase I) / En servizo (Fase I) / Obras en curso (Fase II).

* Explanada de mercadorías do complexo ferroviario e a súa conexión coa rede arterial ferroviaria de Valladolid.

  Ano 2024: Obras en curso / Expediente de posta en servizo (Fase I).

  Ano 2025: En servizo.

* Proxecto de construción da subestación da variante ferroviaria de Valladolid e rehabilitación das subestacións de El Pinar de Antequera e Cabezón de Pisuerga.

  Ano 2024: Obras en curso / Arquivo de posta en servizo.

  Ano 2025: Expediente de Posta en Servizo / Obras en curso (El Pinar de Antequera).

* Obras do proxecto de construción de vía e mais electrificación para a Variante Este Ferroviaria de Valladolid.

  Ano 2024: Obras en curso / Expediente de posta en servizo (Fase I).

  Ano 2025: Expediente de posta en servizo (Fase I) / En servizo (Fase I) / Obras en curso (Fase II).

* Proxecto de construción do novo complexo ferroviario de Valladolid. (Fase II).

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto e Obra de Construción das II. SS. da Variante Leste ferroviaria y do novo complexo ferroviario de Valladolid.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo (Fase I) / En servizo (Fase I) / Obras en curso (Fase II).

* Supresión do bloqueo electrónico Torralba-Soria.

  Ano 2024: Posta en servizo.

* Duplicación de vía entre Astillero e Orejo.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: obras en curso.

* Soterramento da liña de largo métrico en Torrelavega (Cantabria). Desvío provisional.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Soterramento da liña de largo métrico en Torrelavega (Cantabria).

  Ano 2024: Licitación de obra.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Dotación de BAB Torrelavega-Santander-Nueva Montaña e Maliaño-Astillero.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Normalización e bloqueos e novos enclavamentos no tramo Torrelavega-Cabezón de la Sal.

  Ano 2024: Obras en curso/Finalización de obra.

  Ano 2025: En servizo.

* Proxecto de construción da derivación de mercadorías entre liñas de largo métrico: Santander-Oviedo e Santander-Bilbao, Santander (Cantabria).

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Redacción de proxecto / Licitación de obras.

* Liña 780: Santander-Bilbao-La Concordia. Electrificación do tramo: Karrantza-Aranguren.

  Ano 2024: En servizo.

* Liña 700: Intermodal Abando Ind. Prieto-Casetas. Adaptación da estación de Orduña para trens de 750 metros.

  Ano 2024: En servizo.

* Liña 160: Palencia-Santander. Duplicación de vía de Torrelavega-Santander (1.ª fase de Muriedas a Santander) e outras actuacións entre Guarnizo e Muriedas.

  Ano 2024: En servizo.

* Liña 160: Palencia-Santander. Duplicación de vía de Torrelavega-Santander (fase de Renedo a Guarnizo e outras actuacións).

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Liña 770: Santander-Oviedo. Proxecto de construción para a normalización e modernización de bloqueos e novos enclavamentos entre Cabezón de la Sal e Torrelavega Centro.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo.

* Estación de Atocha. Reconfiguración de vías en Proximidade.

  Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Estación de Chamartín. Remodelación de plataformas de largo ibérico.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Aumento de capacidade do tramo: Nó Pinar de las Rozas-Estación de Las Matas.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Ampliación da rede de Proximidade desde Madrid ata Soto del Real.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Implantación do sistema de protección do tren ERTMS N2. Proximidade de Madrid Tramo: Aranjuez-Villalba.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Fase de probas.

* Remodelación da terminal ferroviaria de mercadorías de Madrid-Vicálvaro.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Electrificación Illescas-Talayuela.

  Ano 2024: Tramitación Ambiental/Redacción de Proxectos.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Liña Sevilla-Huelva. Ampliación da lonxitude útil da vía a 750 m desde o apartadoiro de Salteras. infraestrutura, vía e mais electrificación.

  Ano 2024: Licitación de obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo.

* Liña Sevilla-Huelva. Ampliación da lonxitude útil da vía a 750 m desde o apartadoiro de Salteras. Sinalización e comunicacións.

  Ano 2024: Licitación de obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo.

* Liña Sevilla-Huelva. Proxecto de construción de ampliación a 750 m das vías de apartado da estación de Escacena.

  Ano 2024: Licitación de obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Liña Bobadilla-Algeciras. Execución de obras de ampliación da lonxitude útil a 750 m dos apartadoiros de Campillos e Setenil no tramo Bobadilla-Ronda.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras finalizadas e en servizo.

* Liña Bobadilla-Algeciras. Electrificación do tramo Bobadilla-Ronda.

  Ano 2024: Tramitación Ambiental / Redacción do Proxecto.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Liña Bobadilla-Algeciras. Instalacións de sinalización e telecomunicacións para a eliminación do bloqueo telefónico na liña Bobadilla-Ronda.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Liña Bobadilla-Alxeciras. Actuación integral en explanada de vías e plataformas de Jimena de la Frontera e reposición de pasos superiores por gálibos para a futura electrificación.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras finalizadas.

* Remodelación da estación de Puertollano. Instalacións de Seguridade.

  Ano 2024: Obras en curso / Posta en servizo.

  Ano 2025: En servizo.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 31/05/2024)

* Liña Mérida-Puertollano. Electrificación.

  Ano 2024: Redacción de proxectos.

  Ano 2025: Licitación de obras / Obras en curso.

* II.SS. para adaptación do BAB Herrera de la Mancha-Manzanares.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Liña Mérida-Puertollano. Execución das obras de renovación da vía na liña Ciudad Real-Badajoz. Tramo: Brazatortas-Guadalmez.

  Ano 2024: Finalización de obras.

  Ano 2025: En servizo.

* Liña Zafra-Huelva / Mérida-Los Rosales. Eliminación de bloqueo telefónico Zafra-Los Rosales.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Obras finalizadas.

* Liña Zafra-Huelva / Mérida-Los Rosales. Execución das obras do proxecto de construción para eliminar o bloqueo telefónico entre Zafra-Huelva Mercancías e Zafra-Llano de la Granja.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Liña Zafra-Huelva. Execución das obras do proxecto de renovación integral de infraestrutura e vía. Tramo: Calañas-Peguerillas.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Finalización de obras/en servizo.

* Liña Zafra - Huelva. Renovación integral de infraestrutura e vía. Tramo: Jabugo-96 430.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Finalización de obras / En servizo.

* Liña Bobadilla-Alxeciras. Execución das obras do proxecto de construción; control, mando e sinalización perturbacións estación de Jimena de la Frontera.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Finalización de obras / En servizo.

* Novo acceso ferroviario ao porto de Sevilla.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Acceso ferroviario ao porto de Bajos de la Cabezuela (Cádiz).

  Ano 2024: Expediente de posta en servizo / En servizo.

* Ramal de conexión Águilas (Murcia-Almería).

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Acceso á Nova Terminal do Aeroporto de Barcelona. Rodalíes de Barcelona. Fase II.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Expediente de posta en servizo / En servizo.

* Integración do ferrocarril convencional en Montcada i Reixac e Barrio de Vallbona.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Variante Vallbona e Bifurcación Augas, Medidas correctoras hidroxeolóxicas LAV Barcelona-Figueras (Barcelona).

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Remodelación estación Montcada Bifurcación (Barcelona).

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Integración do ferrocarril convencional en Sant Feliu de Llobregat.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Conexión en largo estándar ao Corredor Mediterráneo da plataforma loxística de Llagosta (Barcelona). Plataforma, vía, electrificación e CMS.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo / En servizo.

* Duplicación de vía da Liña R3 entre Parets Vallés e La Garriga.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso/Expediente de posta en servizo.

* Renovación da infraestrutura ferroviaria na rúa 4 do Polígono da Zona Franca de Barcelona.

  Ano 2024: Obras en curso / Posta en servizo.

  Ano 2025: En servizo.

* Adaptación da estación de Can Tunis, plataforma, vía e electrificación.

  Ano 2024: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

  Ano 2025: En servizo.

* Implantación do sistema de protección do tren ERTMS N2. Rodalíes de Barcelona. Tramo: Manresa-Barcelona-San Vicent de Calders.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Fase de probas.

* Implantación do sistema de protección do tren ERTMS N2. Rodalíes de Barcelona. Tramo: Hospitalet-Port Aventura.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Implantación do sistema de protección do tren ERTMS N2. Rodalíes de Barcelona, tramo: Bifurcación Mollet-Can Tunis.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Fase de probas.

* Implantación do sistema de protección do tren ERTMS N2. Rodalíes de Barcelona, tramo: Hospitalet-Mataró.

  Ano 2024: Expediente de posta en servizo / En servizo.

* Integración da Estación de Pla de Vilanoveta no enclavamento de Lleida Pirineus e instalación de BLAU entre Bell-Lloc e Lleida Pirineus.

  Ano 2024: Obras en curso / Expediente de posta en servizo / En servizo.

* Obras de execución do proxecto de construción de mellora da liña Huesca-Canfranc. Liña bifurcación Canfranc-Canfranc (L-204). Tramo: Plasencia del Monte-Ayerbe.

  Ano 2024: Expediente de posta en servizo.

  Ano 2025: En servizo.

* Obras de execución do proxecto de construción de mellora da liña Huesca-Canfranc. Liña bifurcación Canfranc-Canfranc (L-204). Tramo: Ayerbe-Caldearenas.

  Ano 2024: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

  Ano 2025: En servizo.

* Obras de execución do proxecto de construción de mellora da liña Huesca-Canfranc. Liña bifurcación Canfranc-Canfranc (L-204). Tramo: Jaca-Canfranc.

  Ano 2024: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

  Ano 2025: En servizo.

* Redacción do proxecto de construción e execución das obras de instalación do bloqueo automático banalizado no tramo Ariza-Calatayud. Liña Madrid-Barcelona.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo.

* Redacción do proxecto de construción e execución das obras de sinalización do tramo Grañén-Monzón Río Cinca.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Execución das obras do proxecto de construción para a dotación de BAU e solución aos problemas provocados pola electrificación a 25 kVAC da liña Zaragoza-Teruel-Sagunto. Tramo Monreal-Sagunto.

  Ano 2024: Obras en curso / En servizo Ano 2025: En servizo

* Execución das obras do proxecto de construción para a dotación de BAU e solución aos problemas provocados pola electrificación a 25 kVAC da liña Zaragoza-Teruel-Sagunto. Tramo Bifurcación Teruel-Caminreal.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Redacción do proxecto de construción e execución das obras de instalación do bloqueo automático banalizado (BAB) no tramo Figueres-Portbou.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Proxecto de construción de centralización de bloqueos Reus-Mora la Nova.

  Ano 2024: En servizo.

  Ano 2025: En servizo.

* Redacción do proxecto de construción e execución das obras de instalación de novo enclavamento electrónico e substitución de circuítos de vías na estación de Montcada Bifurcación.

  Ano 2024: En servizo / Expediente de posta en servizo.

  Ano 2025: En servizo (Enclavamento).

* Execución das obras do proxecto de instalación dun enclavamento electrónico en Caldes de Malavella con control de tráfico centralizado (CTC) e do bloqueo automático banalizado coas súas estacións colaterais. Liña Barcelona-Portbou.

  Ano 2024: Obras en curso / En servizo.

  Ano 2025: En servizo.

* Proxecto de renovación integral da liña aérea de contacto Figueres-Portbou na liña Barcelona-Francia. Tramo: Figueres-Portbou (Girona).

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Execución das obras do proxecto de construción da nova subestación eléctrica de tracción de Portbou.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: En servizo / Expediente de posta en servizo.

* Execución da prolongación da vía 2 no extremo sur da estación de Vic.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Reordenación da Estación Granollers Centre.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Remodelación da Estación de Castelldefels.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Expediente de posta en servizo.

* Renovación e electrificación do eixe Ourense-Monforte-Lugo.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo.

* Renovación e adecuación de instalacións de seguridade e obras de ampliación de vía de apartadoiro e da estación de As Gándaras. Tramo Redondela-Guillarei-Tui.

  Ano 2024: En servizo.

* Renovación e electrificación do eixe Ourense-Vigo.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Subestacións do eixe Ourense-Vigo.

  Ano 2024: Fase de estudo / Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Renovación e electrificación do eixe Ourense-Vigo. Tramo Guillarei-Vigo Guixar.

  Ano 2024: Licitación da obra / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso

* Renovación e electrificación do eixe Ourense-Vigo. Tramo Ourense-Guillarei.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R León-La Robla

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Plasencia-Casar de Cáceres.

  Ano 2024: Obras en curso / Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Aranjuez-Atocha-Chamartín-Villalba.

  Ano 2024: Obra en curso / Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Bobadilla-Ronda.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso/Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R L'Hospitalet-Port Aventura/Manresa-Sants-Vilanova-Sant Vicenç de Calders.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: En servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Torralba-Soria.

  Ano 2024: Obras en curso / Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Burgos-Aranda de Duero.

  Ano 2024: Obras en curso / Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Zafra-Los Rosales.

  Ano 2024: Obras en curso / Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Zafra-Huelva.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Zafra-Llano de la Granja.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Manresa-Lleida.

  Ano 2024: Obras en curso / En servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Bif. Utrera-Fuente de Piedra.

  Ano 2024: Obras en curso / En servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Ávila-Salamanca.

  Ano 2024: Obras en curso / En servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Brazatortas-Almorchón-Villanueva de la Serena.

  Ano 2024: En servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Cotos - Cercedilla.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Xátiva-Alcoi.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Liñas de largo métrico (RAM).

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Móstoles-Atocha-Humanes.

  Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Mollet-Castellbisbal-Can Tunis.

  Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Chamartín-Aeropuerto T4.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / Posta en servizo.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Granollers-Maçanet-Massanes.

  Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

  Ano 2025: Licitación das obras / Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Mataró-Maçanet-Massanes.

  Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

  Ano 2025: Licitación das obras / Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Moncada Bif-Sant Quirze de Besora.

  Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

  Ano 2025: Licitación das obras / Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Huesca-Canfranc.

  Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Atocha-Príncipe Pío-Pinar.

  Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Villalba-El Escorial / Cercedilla.

  Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Atocha-Guadalajara.

* Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

* Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Colmenar Viejo/Alcobendas-Chamartín.

* Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

* Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto, obra e mantemento do sistema de comunicacións móbiles GSM-R Villaverde Alto-Parla.

  Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación das obras.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Execución do proxecto de obras de renovación das infraestruturas de comunicacións na zona Sur.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Execución do proxecto de obras de renovación das infraestruturas de comunicacións na zona Leste.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Execución do proxecto de obras de renovación das infraestruturas de comunicacións na zona Noroeste.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Execución do proxecto de obras de renovación das infraestruturas de comunicacións na zona Nordeste.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Execución do proxecto de obras de renovación das infraestruturas de comunicacións na zona Norte.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Execución das obras do proxecto de construción das instalacións de telecomunicacións fixas e sistemas de protección e seguridade do tramo Bifurcación Galicia-Bifurcación Pajares, e do tendido de cables de fibra óptica entre Bifurcación Pajares e Pola de Lena, polo túnel oeste da Variante de Pajares.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: En servizo.

* Proxecto de construción do túnel de penetración do ferrocarril en Gijón. Prolongación ata Cabueñes. Obra civil.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Proxecto de construción da nova estación intermodal de Gijón.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Soterramento do FFCC de Langreo. Rede de Largo Métrico en Asturias.

  Ano 2024: Obras en curso / En servizo.

* Renovación de vía Colloto-Infiesto (Asturias). Rede de Largo Métrico en Asturias.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: En servizo.

* Normalización e modernización de bloqueos na liña 770 Oviedo-Santander. Tramo: Oviedo-Infiesto

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo.

* Renovación de vía Gijón-Laviana. Rede de Largo Métrico en Asturias.

  Ano 2024: En servizo.

* Normalización e modernización de bloqueos no tramo Gijón-El Berrón.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Renovación integral dos túneles de Padrón e Villabona I e II. Vía en placa.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Duplicación de vía La carrera-Pola de Siero.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Perturbacións CMS entre La Carrera e Pola de Siero. liña 770 Santander-Oviedo.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Supresión Bloqueo telefónico Ferrol-Ortigueira. Rede de Largo Métrico en Galicia.

  Ano 2024: En servizo.

* Renovación Pola de Lena-Oviedo.

  Ano 2024: Licitación de obra.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Perturbacións nas instalacións de seguridade no tramo Pola de Lena-Oviedo

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Novos enclavamentos Serín e Veriña.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: En servizo.

* Eliminación de bloqueo telefónico León-Guardo.

  Ano 2024: En servizo.

* Dotación de BAU tramo Infiesto-Cabezón de la Sal

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: En servizo.

* Normalización e modernización de bloqueos de Pravia-Gijón.

  Ano 2024: Obras en curso / En servizo.

* Accesibilidade na estación de Villabona (Asturias).

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo.

* Normalización e modernización de bloqueos no tramo Trubia-Oviedo.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso/En servizo.

* Normalización e modernización de bloqueos no tramo Cudillero-Pravia.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Normalización e modernización de bloqueos no tramo Trubia-Collanzo.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo.

* Supresión de bloqueo telefónico entre Ribadeo e Cudillero.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso / En servizo

* Redacción do proxecto de construción e execución das obras de eliminación do BT do tramo Ortigueira-Vegadeo (Rede de Largo Métrico de Galicia)

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: En servizo.

* Modificación dos escapes da Liña C5 de Proximidade de Madrid.

  Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Renovación da sinalización e nova configuración dos escapes na Liña C5 de Proximidade de Madrid.

  Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Remodelación da estación de Móstoles-El Soto e instalacións anexas, Vía, electrificación e urbanización.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Obra Civil de Actualización dos túneles da Subdirección de Operaciones Centro na Liña C5 de Proximidade de Madrid.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Instalacións de protección civil e seguridade para a actualización dos túneles da Subdirección de Operaciones Centro e Nordeste. Liña C5 de Proximidade de Madrid.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Prolongación de plataformas e mellora das condicións de accesibilidade, evacuación e ventilación en caso de incendio na estación subterránea de Proximidade de Águilas.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Prolongación de plataformas e mellora das condicións de accesibilidade, evacuación e ventilación en caso de incendio na estación subterránea de Proximidade de Maestra Justa Freire Polideportivo Aluche.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Prolongación de plataformas e mellora das condicións de accesibilidade, evacuación e ventilación en caso de incendio na estación subterránea de Proximidade de Laguna.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Novo vestíbulo de superficie, prolongación de plataformas e mellora das condicións de accesibilidade, ventilación e evacuación que incluirá as actuacións necesarias para alcanzar un estado final da estación no que se garanta a seguridade. "Proxecto de construción de actuacións de remodelación da estación subterránea de proximidade de Aluche".

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Condicións de evacuación e ventilación en caso de incendio na estación subterránea de proximidade de Embajadores fase I-Madrid-

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Prolongación de plataformas e mellora das condicións de ventilación e evacuación en caso de incendio na estación subterránea de proximidade de Embajadores fase II-Madrid.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Mellora das condicións de accesibilidade, evacuación e ventilación en caso de incendio na estación subterránea de proximidade de Doce de Octubre.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Mellora das condicións de accesibilidade, evacuación e ventilación en caso de incendio na estación subterránea de proximidade de Puente Alcocer.

  Ano 2024: Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Remodelación da Estación de Cuatro Vientos.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Licitación de obras.

* Remodelación da Estación de San José de Valderas.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Licitación de obras.

* Remodelación da Estación de Alcorcón.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Licitación de obras.

* Remodelación da Estación de Retamas.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Licitación de obras.

* Nova estación de Parla Norte na Liña C4 de proximidade de Madrid.

  Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Nova estación de Tres Cantos Norte na Liña C4b de proximidade de Madrid.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Nova estación de Getafe Industrial na Liña C3 de proximidade de Madrid.

  Ano 2024: Redacción do proxecto.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Nova estación de La Tenería (Pinto) na Liña C3 de proximidade de Madrid.

  Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso.

  Ano 2025: Obras en curso.

* Proxecto de construción do soterramento das liñas R-2 e R-4 en L'Hospitalet de Llobregat.

  Ano 2025: Redacción do proxecto.

* Novos accesos Sur, ferroviario e viario ao porto de Barcelona.

  Ano 2024: Licitación de obras.

  Ano 2025: Obras en curso.

Para consultar o conxunto de actuacións en proceso de definición, visita o seguinte ligazón:

https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite

# 2.6.2. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DA RFIG PROPIEDADE DE ADIF

Este apartado actualizarase unha vez que remate o ano 2024.

## MODIFICACIÓNS EN SISTEMAS DE SEGURIDADE NA CIRCULACIÓN E XESTIÓN DO TRÁFICO

## NOVOS TRAMOS POSTOS EN SERVIZO

## TRAMOS MODIFICADOS

## TRAMOS EXCLUÍDOS DO CATÁLOGO DE LIÑAS LARFIG (ANEXOS F E H) POR NON ESTAREN EN EXPLOTACIÓN

# 3

# CONDICIÓNS DE ACCESO

3.1. Introdución

3.2. Requisitos Xerais de Acceso

3.3. Acordos Contractuais

3.4. Requisitos de Acceso Específicos

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

# ÍNDICE


3.2.1. REQUISITOS PARA A SOLICITUDE DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA E DE CAPACIDADE EN INSTALACIÓNS DE SERVIZO 70

3.2.2. CONDICIÓNS DE ACCESO Á INFRAESTRUTURA FERROVIARIA DE ADIF 72

3.2.3. LICENCIAS E HABILITACIÓNS 73

3.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDADE ÚNICO 73

3.2.5. RESPONSABILIDADE CIVIL E SEGUROS 74

3.2.6. PLAN DE ASISTENCIA ÁS VÍTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS 74

3.3.1. CONVENIOS MARCO 75

3.3.2. CONTRATOS DE ACCESO E CONTRATOS CON EE.FF. 75

3.3.3. CONTRATOS DE ACCESO E CONTRATOS COS SOLICITANTES NON EE.FF. 76

3.3.4. TERMOS XERAIS E CONDICIÓNS 76

3.4.1. REQUISITOS TÉCNICOS DO MATERIAL 76

3.4.2. REQUISITOS DO PERSOAL FERROVIARIO 79

3.4.3. TRANSPORTES EXCEPCIONAIS 80

3.4.4. TRANSPORTES DE MERCADORÍAS PERIGOSAS 81

3.4.5. TRENS DE PROBAS E OUTROS TRENS ESPECIAIS 81

# 3.1. Introdución

Neste capítulo descríbense os termos e condicións relacionados co acceso á infraestrutura ferroviaria xestionada polo Administrador de Infraestruturas ferroviarias.

Estes termos e condicións tamén se aplican aos tramos dos corredores internacionais de transporte de mercadorías por ferrocarril que atravesan a infraestrutura ferroviaria xestionada polo Administrador de Infraestruturas ferroviarias.

# 3.2. Requisitos Xerais de Acceso

De conformidade cos artigos 49 e 66 da LSF, poden acceder á RFIG xestionada polo Administrador de Infraestruturas, nas condicións que para esta se determinen, as EE. FF con Licenza e Certificado de Seguridade único expedido pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, de conformidade co disposto no artigo 21 do RD 929/2020, de 27 de outubro.

Son EE. FF. aquelas entidades titulares dunha licenza de Empresa Ferroviaria, cuxa actividade principal consista na prestación de servizos de transporte de viaxeiros ou mercadorías por ferrocarril nos termos establecidos na LSF. As EE. FF. deberán, en todo caso, proporcionar a tracción. Tamén se consideran EE. FF. aquelas que proporcionen exclusivamente a tracción (Art. 48 da LSF e Art. 58, 1.º e 2.º RSF).

Non precisarán de licenza de empresa ferroviaria, pero si certificado de seguridade, as entidades dedicadas ao mantemento e reparación de infraestruturas ferroviarias ou do material móbil ferroviario, sempre que se limiten ao transporte de material, equipamento ou elementos necesarios para o desenvolvemento da súa actividade, incluída a realización de probas en vía do devandito material. Non obstante, estarán suxeitas á aplicación de toda a normativa en materia de seguridade e circulación (Art. 49.1 da LSF).

As EE. FF. e demais Candidatos que desexen operar na Rede xestionada polo Administrador de Infraestruturas deberán estar inscritos no Rexistro Especial Ferroviario. (Art. 61 da LSF e Art. 129 do RSF), dependente da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria. Así mesmo, deberán contar co correspondente Plan de Continxencias, acordado con este Administrador de Infraestruturas.

O Regulamento Delegado (UE) 2018/762 da Comisión, de 8 de marzo de 2018, polo que se establecen métodos comúns de seguridade sobre os requisitos do sistema de xestión da seguridade, de conformidade coa Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello, no punto 5.5, Xestión das situacións de emerxencia, apartado 5.5.7, establece que:

*A organización coordinará os plans de emerxencia con todas as empresas ferroviarias que operen nas infraestruturas da organización, cos servizos de emerxencia, para facilitar unha rápida intervención, e con todas as partes que poidan estar involucradas nunha situación de emerxencia.*

En consecuencia, toda empresa ferroviaria, con licenza, certificado de seguridade e capacidade adxudicada, antes de prestar servizos comerciais, deberá subscribir coa Dirección de Seguridade e Autoprotección do Administrador de Infraestruturas un Protocolo de Coordinación en materia de autoprotección e seguridade.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias, de conformidade coa normativa e co fin de protexer as súas lexítimas expectativas respecto aos ingresos e o uso futuro das infraestruturas que xestionen, poderán impoñer requisitos aos candidatos, sempre que sexan adecuados, transparentes e non discriminatorios.

Estes requisitos especificaranse na declaración sobre a rede e referiranse exclusivamente á idoneidade para presentar ofertas conformes para a obtención de capacidade de infraestrutura e á prestación de garantías financeiras, que non poderán superar un máximo adecuado, proporcional ao nivel de actividade previsto polo candidato.

# 3.2.1. REQUISITOS PARA A SOLICITUDE DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA E DE CAPACIDADE NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO



## 3.2.1.1. ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURAA

En primeiro lugar, as EE. FF. para acceder á RFIG xestionada polo Administrador de Infraestruturas, deberán cumprir o establecido na LSF e na súa normativa de desenvolvemento.

Entre os requisitos máis importantes que se deben cumprir encóntranse os seguintes:

- Licenza de Empresa ferroviaria.
- Certificado de Seguridade único.
- A Adxudicación da Capacidade de Infraestrutura necesaria.
- Plan de Continxencias.
- Protocolo de coordinación en materia de autoprotección e seguridade subscrito coa Dirección de Seguridade e Autoprotección de Adif.

Por outra banda, terán dereito a presentar solicitudes de capacidade de infraestrutura de acordo co establecido na Lei e no Regulamento do Sector Ferroviario:

1. As empresas ferroviarias e as agrupacións empresariais internacionais que constitúan ditas empresas.
2. Así mesmo, poderán solicitar capacidade de infraestrutura na forma e cos requisitos que regulamentariamente se establezan as Administracións públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que teñan interese de servizo público na adquisición de capacidade, así como os consignatarios, cargadores e empresas de transporte e operadores de transporte que, sen teren a consideración de empresas ferroviarias, teñan interese comercial na adquisición de capacidade. Neses casos, para a utilización da capacidade de infraestrutura será preciso os candidatos designaren unha empresa ferroviaria e comuniquen dita circunstancia ao Administrador de Infraestruturas.

O dereito de uso da capacidade de infraestrutura será outorgado polo Administrador de Infraestruturas ferroviarias e, unha vez adxudicado a un candidato, non poderá ser cedido a outra empresa. Non se considera cesión o uso da capacidade por parte dunha empresa ferroviaria que opere por conta dun candidato adxudicatario de capacidade que non sexa unha empresa ferroviaria. En todo caso, queda prohibido calquera negocio xurídico relativo á capacidade de infraestrutura adxudicada (art. 38 da LSF e art. 47 do RSF). A venda ou cesión de accións ou participacións que supoñan un cambio de control sobre o candidato adxudicatario estará suxeita á autorización do Administrador de Infraestruturas ferroviarias, para os efectos de valorar se constitúe un negocio xurídico sobre a capacidade de infraestrutura ferroviaria.

En todo caso, a capacidade de infraestrutura reservada terá o mesmo réxime que a capacidade de infraestrutura adxudicada, nos termos establecidos pola Directiva 2012/34, a LSF e o Regulamento de Execución 2016/545 da Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

O modelo de solicitude de Capacidade Nacional está dispoñible en formato electrónico na ligazón correspondente á DR que se publica na páxina web do Administrador de Infraestruturas, www.adif.es; consultar o Anexo C.

Para as solicitudes internacionais de capacidade, RNE pon a disposición dos candidatos a ferramenta Path Coordination System (PCS). En casos xustificados, o Administrador de infraestruturas admitirá a solicitude de capacidade internacional mediante o modelo que figura no Anexo C.

Ademais, e en todo caso, as EE. FF. están obrigadas a presentar unha copia compulsada do correspondente Certificado de Seguridade do que sexan titulares, que acredita que a empresa ferroviaria estableceu un sistema propio de xestión da seguridade e está en condicións de cumprir os requisitos establecidos nas especificacións técnicas que lles afectan, así como outras disposicións relevantes da lexislación comunitaria e das normas nacionais de seguridade, co fin de controlar os riscos e prestar servizos de transporte na rede de forma segura, así como coñecer e cumprir a normativa de Seguridade na Circulación, en particular o Regulamento de Circulación Ferroviaria, RCF, e demais normativa vixente que lles afecte (consultar o Anexo D), e estar ao corrente dos pagamentos derivados das obrigas económicas contraídas co Administrador de Infraestruturas e ter vixentes as pólizas do aseguramento da responsabilidade civil.

## 3.2.1.2. ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

A utilización das instalacións de servizo suporá a pertinente solicitude de capacidade por parte da empresa ferroviaria e doutros candidatos ao Administrador de Infraestruturas, que este asignará atendendo a criterios transparentes e non discriminatorios. Para cada instalación de servizo solicitada e con anterioridade ao inicio da prestación do servizo, a empresa ferroviaria ou outros candidatos deberán estar conformes coas condicións da instalación, co fin de preservar a explotación ordenada, eficiente e segura das instalacións.

Para tal efecto, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias fará públicos os criterios de asignación de capacidade e as condicións de uso das instalacións na declaración sobre a rede (ver capítulo 7) e as Fichas Descritivas das instalacións de servizo, que están dispoñibles —como anexo deste documento— na aplicación PISERVI.

Non obstante, se para a prestación do servizo de transporte ferroviario a empresa ferroviaria requirise, ademais do uso da instalación de servizo, outros espazos, equipamentos ou medios que o Administrador de Infraestruturas ferroviarias poida ofrecer, estes regularanse mediante o correspondente contrato de arrendamento a un custo razoable e cunha duración equivalente ao período de adxudicación (ver o capítulo 7 e as Fichas descritivas das instalacións de servizo, que están dispoñibles —como anexo deste documento— na aplicación PISERVI).

# 3.2.2. CONDICIÓNS DE ACCESO Á INFRAESTRUTURA FERROVIARIA DE ADIF

Enténdese por transporte ferroviario, para os efectos da LSF, o transporte realizado por empresas ferroviarias mediante vehículos axeitados que circulen pola Red Ferroviaria de Interés General.

O transporte ferroviario é un servizo de interese xeral e esencial para a comunidade e pode ser de viaxeiros e de mercadorías. O devandito servizo prestarase en réxime de libre competencia, de acordo co establecido na LSF.

De conformidade co artigo 5 do RD 929/2020, á circulación pola Red Ferroviaria de Interés General seralle de aplicación o Regulamento de Circulación Ferroviaria aprobado polo Real decreto 664/2015, de 17 de xullo, as normas aprobadas polo Ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana en materia de seguridade, así como as disposicións para o desenvolvemento do Regulamento de Circulación Ferroviaria previstas nel.

## TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

De acordo co establecido na normativa española e da UE, o transporte de mercadorías está liberalizado. En consecuencia, calquera Candidato radicado no Estado Español ou noutro Estado membro da UE, provisto da correspondente licenza de empresa ferroviaria ou habilitación, poderá solicitar ao Administrador de Infraestruturas ferroviarias a adxudicación de capacidade de infraestrutura para a prestación dos devanditos servizos de transporte, seguindo o procedemento establecido.

No momento de adxudicala, as empresas ferroviarias que vaian realizar o transporte deberán estar en posesión do Certificado de Seguridade único necesario para poder circular polo itinerario solicitado, co seu material rodante e persoal de condución debidamente habilitado, de acordo co establecido no Real decreto 929/2020, de 27 de outubro.

## TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL DE VIAXEIROS

A aprobación polo Parlamento Europeo e o Consello da Directiva 2016/2370/UE, de 14 de decembro, pola que se modifica a Directiva 2012/34/UE, en canto á apertura do mercado dos servizos nacionais de transporte de viaxeiros por ferrocarril e á gobernanza das infraestruturas ferroviarias, supón abrir á competencia a explotación dos servizos nacionais de transporte ferroviario de viaxeiros.

De conformidade coa disposición transitoria primeira da Lei 38/2015, de 29 de setembro, do sector ferroviario, apartado 1, a apertura á libre competencia do transporte de viaxeiros por ferrocarril, prevista no apartado 2 do artigo 47 da citada lei, aplicouse a partir do 1 de xaneiro de 2019, en prazo para o acceso á infraestrutura no horario de servizo iniciado o 14 de decembro de 2020.

Este dereito poderá verse limitado no caso de que os contratos de servizos públicos cubran o mesmo itinerario ou un itinerario alternativo e se poña en perigo o equilibrio económico destes contratos. Corresponde ao organismo regulador decidir se o equilibrio económico do contrato está ou non en perigo.

# 3.2.3. LICENZAS E HABILITACIONS

O organismo encargado de conceder as Licenzas ás EE. FF. e as Habilitacións a outros Candidatos distintos ás EE. FF. é a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, de conformidade co disposto no Art. 49 da Lei 38/2015, de 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

Os requisitos para a súa obtención están regulados no Título IV, capítulo II art. 50 da Lei do Sector Ferroviario e no Título III, capítulos II e III do RSF (RD 2387/2004, de 30 de decembro). Para obter máis información deberá dirixirse a:

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
Plaza de los Sagrados Corazones 7- 28036 Madrid
https://www.seguridadferroviaria.es/

# 3.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDADE ÚNICO

De conformidade co artigo 21 do Real Decreto 929/2020, de 27 de outubro, sobre seguridade e interoperabilidade ferroviarias, toda empresa ferroviaria que desexe prestar un servizo de transporte ferroviario sobre a Red Ferroviaria de Interés General deberá estar en posesión dun certificado de seguridade único, expedido por:

a) A Axencia Ferroviaria da Unión Europea, que expedirá un certificado de seguridade único ás empresas ferroviarias cando o ámbito de actuación abarque máis dun Estado membro da Unión Europea e cando o ámbito de operación se limite á Red Ferroviaria de Interés General, agás no caso previsto no punto b).

b) A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, cando o ámbito de operación se limite á Red Ferroviaria de Interés General e así o solicite a empresa.

O certificado de seguridade único acredita que a empresa ferroviaria estableceu un sistema propio de xestión da seguridade e está en condicións de cumprir os requisitos sobre sistemas de control, circulación e seguridade ferroviaria, de coñecementos e requisitos do seu persoal relacionados coa seguridade da circulación ferroviaria e de características técnicas do material rodante ferroviario utilizado e das condicións do seu mantemento, co fin de controlar os riscos e prestar servizos de transporte na rede de forma segura.

O certificado de seguridade único outorgarase á empresa ferroviaria respecto do conxunto de servizos que vaia prestar e das liñas ferroviarias sobre as que pretenda desenvolver a súa actividade, inclusive no ámbito das seccións fronteirizas.

O Capítulo IV, Título I, do Real Decreto 929/2020, de 27 de outubro, establece, entre outras normas, a definición dos principios para a solicitude, resolución, vixencia, supervisión e revogación do certificado de seguridade único.

Para obter máis información deberá dirixirse a:

European Union Agency for Railways (EUAR)
https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en

Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria
Plaza de los Sagrados Corazones 7 - 28036 Madrid)
https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en

donde se incluye una guía para la solicitud de certificados de seguridad.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

## 3.2.5. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

No momento de inicio das actividades para as que se lle concede a licenza e durante o seu desenvolvemento, o solicitante da devandita licenza deberá ter ou comprometerse a ter suficientemente garantida a responsabilidade civil en que poida incorrer, en particular a derivada dos danos causados a viaxeiros, carga, equipaxe, correo e terceiros. Así mesmo, esta garantía cubrirá a responsabilidade derivada de danos ás infraestruturas ferroviarias e contará, de ser o caso, co seguro obrigatorio de viaxeiros, este último coas contías das indemnizacións previstas na disposición adicional segunda do Real Decreto 627/2014, de 18 de xullo, de asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e as súas familias, na que se establece o baremo de indemnizacións. Todo iso de conformidade co establecido no Art. 53 da LSF, así como no Art. 63 do RSF, segundo a redacción que lle da o Real Decreto 271/2018, de 11 de maio. En concreto, no RSF establécese o importe e as condicións de cobertura de Responsabilidade Civil segundo a natureza dos servizos que se vaian prestar.

Igualmente, o Art. 91 do RSF especifícase que os cargadores e os destinatarios das mercadorías que se ocupen da súa entrega ou recollida nunha Terminal de Transporte de Mercadorías deberán estar autorizados para poder acceder á devandita Instalación cos vehículos adecuados, sendo sempre preciso que a Responsabilidade Civil na que poidan incorrer polos danos e perdas que poidan ocasionar estea cuberta polo seguro correspondente.

Así mesmo, os propietarios de vagóns de mercadorías ou de coches de viaxeiros que os entreguen a empresas ferroviarias para o seu transporte, deberán contar cun seguro de responsabilidade civil que cubra os danos a persoas, á infraestrutura ferroviaria ou a terceiros que estes puideran ocasionar no caso de verse implicados nun accidente ferroviario ocorrido por causas imputables a eles derivadas do seu incumprimento da normativa que lles é de aplicación.

## 3.2.6. PLAN DE ASISTENCIA A VÍTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

De conformidade co Art. 63 da Lei 38/2015, de 29 de setembro, do Sector Ferroviario, e o Real Decreto 627/2014, de 18 de xullo, as empresas ferroviarias que presten servizos de transporte de viaxeiros de competencia estatal están obrigadas a dispor, no momento de inicio das súas actividades, dun plan de asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e aos seus familiares que incluirá, como mínimo, a asistencia prevista nos artigos mencionados no capítulo III do citado Real Decreto. Este plan poderá formar parte doutro que a empresa teña establecido para fins similares.

A Dirección Xeral de Transportes Terrestres é o organismo encargado de aprobar os plans das empresas ferroviarias de asistencia ás vítimas de accidentes e aos seus familiares, verificando que cumpren co establecido no Real Decreto 627/2014, de 18 de xullo, e que o aseguramento das medidas previstas neles está suficientemente acreditado.

Por outra banda, os administradores da infraestrutura ferroviaria da Red Ferroviaria de Interés General disporán dun plan de asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios graves e aos seus familiares. Estes plans contemplarán, entre as medidas de asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e aos seus familiares, as especificadas no citado Real Decreto.

# 3.3. Acordos Contractuais

## 3.3.1. CONVENIOS MARCO

Os administradores de infraestruturas e os candidatos poderán celebrar acordos marco para a reserva de capacidade nos que se especificarán as características da capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao candidato por unha duración superior a un período de vixencia do horario do servizo.

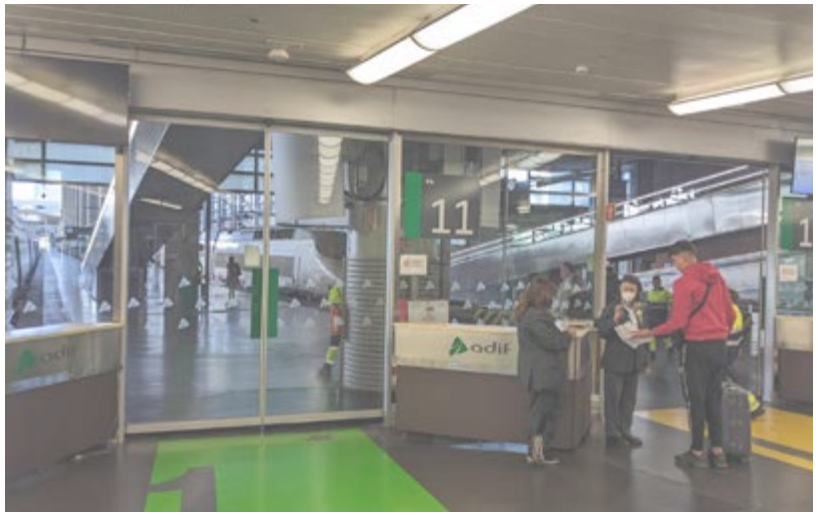
Os acordos marco non determinarán as faixas horarias con detalle, non impedirán a utilización da correspondente infraestrutura por parte doutros candidatos ou para outros servizos e poderán modificarse ou limitarse para permitir un mellor uso da infraestrutura ferroviaria.

As características do acordo marco recóllense no Capítulo 4 e no Anexo J.

## 3.3.2. CONTRATOS CON EE. FF.

No Anexo I inclúense os distintos modelos de contrato:

- Para o servizo SC_2, subministración de enerxía eléctrica de tracción
- Para o servizo SB_2, subministración de combustible
- Para a celebración de Acordos Marco
- Para o servizo SB_7, local para o servizo de venda de billetes e servizo de información atendido
- Para o servizo SB-8, espazo para máquinas de venda de billetes e información
- Para o servizo SB_9, local para o persoal de servizos a bordo
- Para o servizo SX-5, espazo en plataformas para almacenamento de equipos móbiles.
- Para o servizo SX-6, control comercial previo ao acceso aos trens
- Para o servizo SX-7, Punto de atención de última hora.
- Para o servizo SX-8, Armario en Vestiario de Uso Compartido.
- Para o servizo SX-9, para a prestación do servizo de Xestión de Obxectos Perdidos.
- Para o servizo SX-12, para a prestación do servizo ADIF de asistencia a persoas con discapacidade ou mobilidade reducida para a subida e baixada dos trens.
- Para o servizo SB_3 de Manipulación de UTI
- Para o servizo SB_4 Servizo de Manobras e outros relacionados coas operacións do tren.



### 3.3.3. CONTRATOS CON SOLICITANTES NON EE. FF.

No Anexo I inclúense os distintos modelos de contrato:

- Para o servizo SB_3 de Manipulación de UTI.
- Para o servizo SB_4 Servizo de Manobras e outros relacionados coas operacións do tren.

### 3.3.4. TERMOS XERAIS E CONDICIÓNS

As condicións xerais de acceso ás Instalacións de Servizo están indicadas no capítulo 7.



## 3.4. Requisitos de Acceso Específicos

### 3.4.1. REQUISITOS TÉCNICOS DO MATERIAL

O Real Decreto 929/2020, de 27 de outubro, sobre seguridade e interoperabilidade ferroviarias, establece que os vehículos que circulen pola Red Ferroviaria de Interés General requirirán:

a) A posta no mercado dos seus subsistemas móbiles.

b) Unha autorización para a posta no mercado do vehículo expedida pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, de acordo co establecido na normativa da Unión Europea.

c) As comprobacións antes do uso.

d) A inscrición nun dos rexistros.

As solicitudes de autorización para poñer no mercado un vehículo, así como a información vinculada a elas, as etapas dos procedementos correspondentes e os seus resultados presentaranse por medio do portelo único da Unión Europea, a través do seu portal IT (One Stop-Shop, OSS) para a súa tramitación.

Toda autorización para a posta no mercado de vehículos deberá estar avalada por unha autorización de tipo de vehículo. Se a solicitude de autorización para poñer no mercado un vehículo non conta cun tipo inscrito no Rexistro europeo de tipos de vehículos autorizados, deberá expedirse adicionalmente a autorización de tipo de vehículo coa mesma zona de uso. Unha vez concedida a autorización de tipo de vehículo, o solicitante quedará inscrito como titular da devandita autorización de tipo de vehículo.

As autorizacións de posta no mercado de vehículos expediranse de acordo co establecido no Regulamento de Execución (UE) 2018/545 da Comisión, de 4 de abril de

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

2018, polo que se establecen as disposicións prácticas relativas á autorización de vehículos ferroviarios e ao proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios de conformidade coa Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá, cando proceda e nos casos en que a zona de uso estea limitada exclusivamente á Red Ferroviaria de Interés General, conceder autorizacións para tipos de vehículo segundo o mesmo procedemento establecido no artigo 127 do RD 929/2020. A solicitude de autorización para un tipo de vehículo e a información sobre todas as solicitudes, as etapas dos procedementos correspondentes e os seus resultados, así como, de ser o caso, as peticións e resolucións sobre recursos interpostos, presentaranse sempre por medio do portelo único da Unión Europea.

Así mesmo, de conformidade co artigo 132 do RD 929/2020, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria colaborará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea na avaliación dos expedientes de autorización para a posta no mercado de vehículos cuxa zona de uso inclúa un ou varios Estados membro e á Red Ferroviaria de Interés General total ou parcialmente.

En canto aos centros de mantemento do material rodante, os criterios para a súa homologación descríbense na Orde FOM/233/2006, pola que se determina o réxime de homologación dos centros de mantemento de material rodante e as súas condicións de funcionamento.

Os vehículos ferroviarios, antes da súa utilización na Red Ferroviaria de Interés General, deberán ter asignada unha entidade encargada do mantemento. A devandita entidade deberá estar inscrita no Rexistro Especial Ferroviario mentres non estea operativo o Rexistro Europeo de Vehículos ou, de ser o caso, no rexistro nacional de vehículos doutro Estado membro da Unión Europea.

No BOE do 26 de novembro de 2015 publicouse a Resolución de 5 de novembro de 2015, da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, pola que se publica a Especificación Técnica de material rodante de largo métrico e a Norma Básica de Seguridade do Material.

Resolución 6/2022 da AESF pola que se establecen medios nacionais de cumprimento aceptables en relación con determinados requisitos da Especificación Técnica de material rodante de largo métrico.

Para obter máis información dirixirse a:

European Union Agency for Railways (EUAR)
https://www.era.europa.eu/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria
Plaza de los Sagrados Corazones, 7 - 28036 Madrid
https://www.seguridadferroviaria.es/actividades/material-rodante/autorizaciones-de-vehiculos

## Inspección de vehículos

De conformidade co Real Decreto 929/2020, de 27 de outubro, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá inspeccionar en calquera momento os vehículos que estean autorizados para circular pola Red Ferroviaria de Interés General.

En relación co material rodante que circula pola Red Ferroviaria de Interés General, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, de conformidade cos convenios de colaboración, poderá solicitar a asistencia técnica e operativa do Administrador de Infraestruturas ferroviarias para a realización das citadas inspeccións, en virtude dun acordo de colaboración asinado entre ambas as entidades. O Administrador de Infraestruturas deberá facilitar os medios necesarios para o efecto nos prazos e condicións establecidos no acordo.

As inspeccións mencionadas neste artigo formarán parte das actividades de supervisión dos sistemas de xestión da seguridade dos administradores de infraestruturas e empresas ferroviarias, logo da expedición das súas autorizacións de seguridade e certificados de seguridade, respectivamente.

No caso dos vehículos, se o resultado das inspeccións conclúe que existe un risco para a seguridade da circulación ferroviaria, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá:

a) Ordenar a inmobilización do material, incoando o procedemento de suspensión ou revogación establecido neste Real Decreto.

b) Ordenar ao titular do vehículo inspeccionado que realice as operacións de mantemento oportunas nun prazo determinado.

Todo o anterior sen prexuízo da capacidade do Administrador de Infraestruturas ferroviarias de paralizar a circulación dun vehículo de apreciarse que pode poñer en perigo a seguridade.

Correspóndelles aos administradores de infraestruturas o exercicio da potestade policial en relación coa circulación ferroviaria, o uso e a defensa da infraestrutura, coa finalidade de garantir a seguridade do tráfico e a conservación da infraestrutura, as instalacións e os medios materiais de calquera clase, necesarios para a súa explotación. Ademais, controlarán o cumprimento das obrigas que tendan a evitar calquera tipo de dano, deterioración das vías, risco ou perigo para as persoas, así como o respecto das limitacións impostas en relación cos terreos inmediatamente contiguos ao ferrocarril, de acordo co establecido na Lei 38/2015, de 29 de setembro e no RD 929/2020.

Os resultados das inspeccións de vehículos levadas a cabo pola entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias deberán comunicarse á autoridade responsable da seguridade ferroviaria coa periodicidade establecida e, no seu defecto, mensualmente. Non obstante, ante calquera solicitude da autoridade responsable da seguridade ferroviaria, esa entidade pública deberá comunicarlle a información de que dispoña.

# 3.4.2. REQUISITOS DO PERSOAL FERROVIARIO

A LSF no seu Art. 69 e o Regulamento de Circulación Ferroviaria no capítulo 2.º do libro 3.º establecen que o persoal que preste os seus servizos no ámbito ferroviario deberá posuír a cualificación suficiente que permita a prestación do servizo ferroviario coas debidas garantías de seguridade e de eficiencia.

## HABILITACIÓN E FORMACIÓN

Os administradores de infraestruturas eas empresas ferroviarias serán responsables, de acordo co establecido na lexislación vixente, da formación e cualificación dos seus empregados e aquelas outras persoas que realicen para eles un traballo que podería afectar potencialmente á seguridade na circulación.

O persoal ferroviario deberá cumprir os requisitos establecidos pola Orde FOM/2872/2010, de 5 de novembro, pola que se determinan as condicións para a obtención dos títulos habilitantes que permitan o exercicio das funcións do persoal ferroviario relacionadas coa seguridade na circulación; así mesmo, a citada Orde FOM determina o réxime dos centros homologados de formación e dos centros de recoñecemento médico para o devandito persoal.

Por outra banda, a Resolución de 23 de decembro de 2015, da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, establece os itinerarios formativos básicos e a carga lectiva mínima dos programas de formación para a habilitación do persoal ferroviario, que se impartirán en centros homologados de formación de persoal ferroviario.

Ademais de dispoñer dos Títulos Habilitantes actualizados, o persoal relacionado coa circulación de trens e manobras, na parte que lles afecta, deberá estar familiarizado coa Normativa de Seguridade na Circulación, así como cos conceptos ferroviarios e coñecementos técnicos e tecnolóxicos básicos.



## IDIOMA

Todas as comunicacións en materia de Seguridade na Circulación no ámbito da Rede xestionada polo Administrador de Infraestruturas realizaranse en castelán, de acordo co establecido no Real Decreto 929/2020. Neste sentido e de acordo co establecido nas Directivas da Unión Europea, así como nas Normas de Circulación e nas comunicacións relacionadas coa Seguridade na Circulación, o persoal ferroviario que deba relacionarse co Administrador de Infraestruturas deberá comprender perfectamente o castelán e empregará esta lingua con corrección para comunicarse.

### EXCEPCIÓN LINGÜÍSTICA EN SECCIÓNS FRONTEIRIZAS

De conformidade co Regulamento (UE) 2019/554 da Comisión, de 5 de abril de 2019, polo que se modifica o Anexo VI da Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello relativo á certificación dos maquinistas de locomotoras e trens no sistema ferroviario da Comunidade, e concretamente en relación co punto 3, apartado a) do devandito Regulamento que contempla o caso da excepción lingüística nas operacións ferroviarias que teñan lugar en tramos comprendidos entre as fronteiras e as estacións situadas na súa proximidade destinadas a operacións transfronteirizas, o Administrador de Infraestruturas establece o seguinte procedemento:

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

- A empresa ferroviaria poderá solicitar unha excepción dirixíndose á Dirección de Tráfico do Administrador de Infraestruturas.
- O Administrador de Infraestruturas concederá unha excepción se a empresa ferroviaria demostra que estableceu mecanismos suficientes para garantir unha comunicación activa e eficaz entre o maquinista e o responsable de circulación en situacións tanto rutinarias como degradadas e de emerxencia, utilizando as mensaxes e o método de comunicación especificados na ETI "Explotación e xestión do tráfico".
- Co fin de garantir un trato xusto e equitativo aos solicitantes, tanto a solicitude por parte da Empresa Ferroviaria como a súa avaliación por parte do Administrador de Infraestruturas, realizarase tomando como referencia a metodoloxía de análise de riscos contemplada no Regulamento 402/2013.

Así mesmo, o Administrador de Infraestruturas contempla a posibilidade de que unha ou varias empresas ferroviarias en colaboración cun ou varios administradores de infraestruturas "solicitantes", poidan executar proxectos piloto para probar medios alternativos que garantan a comunicación efectiva requirida neste marco entre o maquinista e o persoal de circulación, de acordo co procedemento establecido no citado Regulamento (UE) 2019/554.

### INSPECCIÓN SOBRE O PERSOAL

A empresa ferroviaria, de conformidade co deber de colaboración recollido no artigo 146 do RD 929/2020, estará obrigada a dar todas as facilidades ao persoal supervisor acreditado da AESF para que este poida desempeñar as tarefas de supervisión, non tendo a empresa ferroviaria dereito a reclamar por atrasos ou perdas económicas que puidesen ocasionarse pola realización das devanditas actuacións, en particular, nos supostos de inhabilitación cautelar do persoal titular dunha habilitación cando, de conformidade co disposto na Orde FOM/2872/2010, o axente supervisor acreditado constatase, dentro das súas actuacións de supervisión, o incumprimento de requisitos recollidos nela que motiven a suspensión/revogación do seu título habilitante. Non obstante, procurarase que as accións de supervisión causen a menor perturbación posible nas operacións das EE. FF. e dos demais Candidatos.

Calquera posible infracción detectada, por incumprimento das normas, dará lugar á incoación do correspondente expediente sancionador por parte da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, de acordo coa LSF.

## 3.4.3. TRANSPORTES EXCEPCIONAIS

Son transportes excepcionais (TE) aqueles que, polas súas dimensións, peso ou distribución e acondicionamento da carga, só poidan ser admitidos nunhas condicións técnicas e operativas. Requiren un estudo de viabilidade que tamén teña en conta as posibilidades físicas da rede e o impacto desta circulación nas liñas polas que deben circular.

A Consigna sobre o Tratamento dos transportes excepcionais e os fallos de cargamento en ruta especifica os transportes que, no ámbito da RFIG administrada por Adif e Adif Alta Velocidad, se consideran excepcionais, así como o procedemento que regula a súa tramitación.

En virtude disto, as EF que desexen realizar un Transporte Excepcional deberán dirixirse á Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación (DCSC) do Administrador de Infraestruturas ferroviarias.

A Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación publicará no RGD a Autorización de Transporte Excepcional (ATE) para comunicar as posibles restricións que se inclúan nela, así como as condicións de transporte, ás Direccións do Administrador de Infraestruturas ferroviarias afectadas, á Empresa Ferroviaria e demais organismos afectados.

Se nun transporte interviñeren dúas ou máis Redes, a consideración de Transporte excepcional e a súa xestión rexerase polo determinado na normativa internacional vixente (Ficha UIC 502-1).

Ver os Capítulos 4 e 5 deste documento. Para obter máis información, consultar coa Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación.

## 3.4.4. TRANSPORTES DE MERCADORÍAS PERIGOSAS

No Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, (BOE núm. 110, de 8 de maio de 2001), defínense as mercadorías perigosas como aqueles materiais e obxectos cuxo transporte por ferrocarril está prohibido ou autorizado exclusivamente nas condicións establecidas no Regulamento relativo ao Transporte Internacional de Mercadorías Perigosas por Ferrocarril (RID), a outras seccións da Declaración sobre a Rede e demais normativa específica reguladora do devandito transporte (ver Anexo D).

No caso da normativa nacional, esta pódese consultar na seguinte ligazón:

https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-en-materia-de-mercancias-peligrosas

Só poderán realizar este tipo de transporte as EE. FF. que o teñan expresamente autorizado na súa Licenza e no seu certificado de Seguridade. Para máis detalles sobre o proceso de asignación de capacidades para o transporte de mercadorías perigosas, véxase o capítulo 4 desta DR.

No relativo ás infraccións en materia de transporte de mercadorías perigosas, serán de aplicación, entre outros, os artigos 106.3, 107.Uno.3 e 108.Uno.3 do capítulo VII da LSF.

Para obter información adicional, consultar coa Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación.

## 3.4.5. TRENS DE PROBAS E OUTROS TRENS ESPECIAIS

De conformidade co Artigo 133. Circulación para probas, ensaios e traslados, apartado 1, do Real Decreto 929/2020, de 27 de outubro, sobre seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias, a realización de probas, ensaios ou traslados na Red Ferroviaria de Interés General por un vehículo ferroviario que non teña unha autorización de posta no mercado que os ampare, require, segundo os casos establecidos neste artigo, unha autorización provisional da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou que o Administrador de Infraestruturas da rede sobre a que se vaian realizar as probas outorgue un permiso de acceso á súa rede.

O citado Artigo 133 recolle o procedemento que se debe seguir.

O Administrador de Infraestruturas pon a disposición das Empresas Ferroviarias e dos fabricantes de material rodante a infraestrutura de vía da súa titularidade para a realización de diferentes tipos de probas para a homologación, validación e verificación do material rodante, así como dos sistemas de seguridade, comunicacións etc. En función dos requisitos específicos de cada tipo de proba, o Administrador de Infraestruturas adxudicará capacidade ou asignará faixas horarias, en caso de que sexa precisa a entrega de vía bloqueada, e liquidará os canons de Modalidade A, B e C, do artigo 97 da LSF, en función da capacidade asignada, cos importes correspondentes ao tipo de servizo de VOT vixentes en cada momento na Declaración sobre a rede.

No **apartado 4.11** defínese o procedemento para a asignación de faixas horarias para a realización de probas con entrega de vía bloqueada, requisito que se determinará na Consigna que regulará as probas.

As empresas ferroviarias, de xeito previo á realización das probas e empregando as faixas horarias necesarias, deberán contar coa documentación técnica expedida polos organismos responsables, AESF, Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación etc. obrigatoria para a circulación do vehículo con entrega de vía bloqueada.

# 4

# ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE


4.1. Introdución

4.2. Descrición Xeral do Procedemento

4.3. Restricións Temporais

4.4. Acordos Marco

4.5. Adxudicación de Capacidade

4.6. Infraestructura Conxestionada

4.7. Excepcionais y Mercadorías Perigosas

4.8. Control Uso dos Sucos

4.9. TTR Xestión Intelixente Capacidade

4.10. Principios Adxudicación RFC

4.11. Intervalos Horarios Probas


ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

# ÍNDICE


4.2.1. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDADE 86
4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA A SOLICITUDE DE CAPACIDADE 86
4.2.3. TIPOS DE SOLICITUDES DE SUCOS 88

4.3.1. PRINCIPIOS XERAIS 89
4.3.2. PRAZOS E INFORMACIÓN PROPORCIONADOS AOS SOLICITANTES 91

4.5.1. CALENDARIO ANUAL DE SOLICITUDE DE CAPACIDADE (HORARIO DE SERVIZO) 100
4.5.2. SOLICITUDES DE ADXUDICACIÓN DE SUCOS INTERNACIONAIS FÓRA DO PLAZO 105
4.5.3. SOLICITUDES AD-HOC 105
4.5.4. PROCESO DE COORDINACIÓN 106
4.5.5. PROCESO DE ALEGACIÓNS 107

4.8.1. NORMAS PARA A MODIFICACIÓN DE SUCOS 110
4.8.2. NORMAS PARA A REPROGRAMACIÓN DE SUCOS 110
4.8.3. NORMAS PARA A NON UTILIZACIÓN DE SUCOS 110
4.8.4. NORMAS PARA O CONTROL DO USO 111

4.9.1. OBJETIVOS DE TTR 111
4.9.2. FACTORES DO PROCESO 112
4.9.3. IMPLEMENTACIÓN 112
4.9.4. IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA DUN OU MÁIS COMPOÑENTES 114

4.11.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN E ALCANCE 116
4.11.2. DESCRIPIÓN DO PROCESO 116
4.11.3. MANTEMENTO E CAUSAS EXCEPCIONAIS 118
4.11.4. TARIFAS 118

# 4.1. Introdución

A adxudicación de capacidade de infraestrutura é a asignación por parte do Administrador de Infraestruturas ferroviarias daquelas faixas horarias, definidas na Declaración sobre a Rede, aos candidatos correspondentes para que un tren ou vehículo ferroviario poida circular entre dous puntos, durante un período de tempo determinado.

A Adxudicación de Capacidade supón o dereito de acceso á infraestrutura adxudicada e ás correspondentes bifurcacións e desvíos da Rede titularidade do Administrador de Infraestruturas ferroviarias e a recibir o servizo de control de circulación do tren, incluída a sinalización.

A Orde FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa á DR e ao procedemento de Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura Ferroviaria, determina que a DR deberá detallar:

- Os procedementos e prazos que rexen o proceso de adxudicación de Capacidade.
- Os principios que rexen o procedemento de coordinación entre solicitudes.
- Os procedementos e criterios previstos en caso de que se produza a declaración de infraestrutura ferroviaria conxestionada; en particular, os devanditos criterios deberán reflectir a dificultade de fixar sucos ferroviarios internacionais e os efectos de calquera modificación para os demais Administradores de Infraestruturas.
- As restricións de uso das infraestruturas ferroviarias existentes.
- As condicións de acceso ás instalacións de servizo relacionadas coa rede do Administrador de Infraestruturas e cos servizos prestados nas devanditas instalacións.

## USO DIFERENCIADO DA INFRAESTRUTURA

O instrumento fundamental do Administrador de Infraestruturas ferroviarias para definir as directrices xerais para un uso diferenciado da infraestrutura é o establecemento dunha estimación dos sucos dispoñibles en cada tramo e faixa horaria, para cada tipo de servizo, información recollida no Manual de Capacidades. Denominaranse "cotas de sucos" ás cotas de sucos previstas polo Administrador de Infraestruturas ferroviarias para cada tipoloxía de servizo. Para estes efectos, os tipos de servizo para períodos de tres horas considerados son:

- Servizos de Viaxeiros de Longa Distancia.
- Servizos de Viaxeiros de Proximidade e Rexionais (Media Distancia).
- Servizos de Mercadorías.

O Manual de Capacidades proporciona unha maior transparencia ao proceso de Adxudicación de Capacidade e supón unha simplificación da realidade das redes de trens xa que, no seu deseño definitivo, poden influír decisivamente aspectos como as paradas solicitadas, as características técnicas dos trens, as cargas solicitadas etc. Polo tanto, o Manual de Capacidades facilita esta información a título unicamente orientativo, quedando facultado o Xestor de Capacidade para asignar os sucos en función de cada caso mentres manteña o espírito xeral das cotas expresadas no Manual de Capacidades e sempre co obxectivo de optimizar o uso da infraestrutura, satisfacer ao máximo as solicitudes dos candidatos e de garantir unha calidade adecuada do tráfico ferroviario.

# 4.2. Descripción do Proceso de Solicitude de Capacidade de Infraestructura

## 4.2.1. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDADE

De conformidade co disposto na Lei e no Regulamento do Sector Ferroviario, as solicitudes de Capacidade de infraestrutura ferroviaria poderán ser presentadas por: As EE.FF. con licenza en vigor e as Agrupacións Empresariais Internacionais que constitúan estas empresas.

Igualmente, poderán solicitar capacidade de infraestrutura, na forma e cos requisitos que regulamentariamente establecidos:

- Os consignatarios, os cargadores e aquelas empresas transportistas e operadores de transporte que, sen ter a consideración de empresas ferroviarias, teñan interese comercial na adquisición de capacidade.
- As Administracións Públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que teñan interese de servizo público na adquisición de capacidade.

  Neses casos, para utilizar a capacidade de infraestrutura será preciso os candidatos designaren unha empresa ferroviaria e comunicaren esta circunstancia ao administrador de infraestruturas.

Todas aquelas empresas que acrediten o seu interese en obter unha licenza de empresa ferroviaria poderán formular unha consulta ao administrador de infraestruturas ferroviarias sobre a capacidade dispoñible en cada momento.

## 4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA A SOLICITUDE DE CAPACIDADE

Os administradores de infraestruturas ferroviarias, en conformidade co regulamentariamente disposto no Regulamento de Execución 2016/545, na Orde FOM 897/2005 e no RSF e para protexer as súas lexítimas expectativas en materia de ingresos e da futura utilización da infraestrutura que xestionen, poderán impoñer requisitos aos candidatos, sempre que estes sexan adecuados, transparentes e non discriminatorios. Estes requisitos estarán especificados na declaración sobre a rede e farán referenciaexclusivamente á idoneidade para presentar solicitudes conformes para obter de capacidade de infraestrutura e achegar garantías económicas.

As solicitudes de Capacidade deberán estar acompañadas dos seguintes datos e documentos:

### IDENTIFICACIÓN DO CANDIDATO O SEU REPRESENTANTE

O Candidato que efectúa a solicitude declarará as persoas debidamente acreditadas que os representen para tales efectos, así como o domicilio social ao que o administrador

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

de infraestruturas ferroviarias enviará as notificacións oportunas e, se for o caso, presentará un documento que acredite a súa inscrición no Rexistro Especial Ferroviario (art. 61 LSF).

Todo candidato, persoa física ou xurídica, de nacionalidade española ou estranxeira, terá un número de identificación fiscal español segundo o establecido na disposición adicional sexta da Lei 58/2003 Xeral Tributaria e a Orde EHA/451/2008, do 20 de febreiro, pola que se regula a composición do número de identificación fiscal das persoas xurídicas e entidades sen personalidade xurídica.

## CERTIFICADO DE SEGURIDADE

Cando se trate dunha Empresa Ferroviaria, presentarase unha copia compulsada do correspondente Certificado de Seguridade do que sexa titular (Art. 66 da LSF e Art. 10 da Orde FOM 897/2005).

## GARANTÍAS POR TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS

Cando a Capacidade presentada polo Candidato vaia a ser utilizada para transportar mercadorías perigosas, declararase expresamente na solicitude, e o Candidato deberá que se cumpren todas as prescricións e normas que regulan o transporte, para velar pola seguridade de terceiros e das propias infraestruturas.

## DETERMINACIÓN CONCRETA DA SOLICITUDE DE CAPACIDADE

Os datos da solicitude serán declarados segundo o establecido no modelo de formulario que figura no Anexo C.

O Xestor de Capacidade pon a disposición dos Candidatos diversas aplicacións informáticas como SIPSOR, SIGES ou PCS. Se algún Candidato non dispón de conexión informática axeitada, ou se os sistemas estivesen fóra de servizo, as solicitudes serán dirixidas por correo electrónico ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

Para maior axilidade e prestar un mellor servizo aos Candidatos, ofrécese a posibilidade de establecer un acordo que simplifique os trámites do procedemento de Solicitude de Capacidades. Mediante o devandito acordo, especificarase o sistema establecido entre ambas as partes para tramitar as solicitudes. Cando a Adxudicación da Capacidade for a Candidato distinto de EF, este deberá comunicar ao administrador de infraestruturas ferroviarias os datos da E.F. que vaia utilizar esta Capacidade, cunha antelación mínima de cinco días antes de utilizala (Art. 14.2 Orde FOM/897/2005, do 7 de abril).

## SOLICITUDES DE CAPACIDADE NOS CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCADORÍAS

Os Corredores Ferroviarios Europeos de Mercadorías, Atlántico e Mediterráneo estableceron para cada un deles un organismo denominado Portelo Único, para os candidatos solicitaren e recibiren respostas nun único lugar e cun único trámite, con relación á capacidade de infraestrutura para os trens de mercadorías que atravesen, polo menos, unha fronteira ao longo de calquera dos Corredores Europeos de Mercadorías.

A solicitude, xestión e adxudicación de capacidade para trens de mercadorías internacionais que circulen polos corredores Atlántico e Mediterráneo será realizada coa ferramenta informática do Path Coordination System (PCS), segundo os procesos establecidos nos respectivos Documentos de Información do Corredor (CID) e aliñados cos procedementos internacionais acordados no marco de RNE.

**Path Coordination System (PCS)** é un sistema de coordinación de solicitudes de capacidades internacionais para as empresas ferroviarias e outros candidatos, os administradores de infraestruturas e os corredores europeos de mercadorías por ferrocarril (RFC). A aplicación baseada en Internet optimiza a coordinación dos sucos internacionais e garante a harmonización das solicitudes e ofertas de capacidade por todas as partes implicadas. Ademais, PCS é a única ferramenta para publicar, solicitar e asignar os sucos preestablecidos e reservar capacidade (PaP e RC) nos corredores de mercadorías europeos RFC.

O acceso a PCS é gratuíto. Pódese solicitar unha conta de usuario no soporte RNE PCS: mitma.gob

Para máis información, visite a páxina web: http://pcs.rne.eu

A oferta de capacidade dos corredores pódese consultar, en forma de franxas preestablecidas, nos seguintes enderezos:

https://www.atlantic-corridor.eu/our-offer/capacity-offer-and-how-to-apply/

https://www.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/

# 4.2.3. TIPOS DE SOLICITUDES DE SUCOS

Na Rede xestionada polo Administrador de Infraestruturas establécense distintas modalidades de sucos, segundo as necesidades de transporte xeradas.

## A. SUCOS CON RESERVA

Cando as solicitudes de Capacidade sexan realizadas en tempo e forma oportuna, o Candidato poderá reservar os sucos e obter uns atributos de calidade adecuados, preferencia na regulación do tráfico e uns compromisos de puntualidade por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias. As peticións serán realizadas, polo xeral, na aplicación informática SIPSOR, mediante os terminais autorizados para iso.

### A.1. Sucos Regulares (SERVITREN)

Son aqueles sucos solicitados para unha frecuencia de circulación significativa dentro do Horario de Servizo (da orde de 40 días). Soportan a circulación dos trens que integran o Plan de Transporte de cada Candidato. O conxunto de sucos regulares integra o Horario de Servizo.

### A.2. Sucos Ocasionais (TRENDÍA)

Estes sucos son programados para resolver as demandas puntuais das EE. FF e dos Candidatos que, en función dos seus limitados días de circulación e da escasa antelación da súa solicitude (ata 24 horas antes da saída solicitada de orixe do tren), non se inclúen no Plan de Transporte.

## B. SUCOS SIN RESERVA

Cando non for posible para o Candidato realizar a reserva de Capacidade en tempo oportuno, o Administrador de infraestruturas dispón de dúas modalidades de sucos sen reserva.

### B.1. Sucos Inmediatos

Estes sucos son asignados por petición expresa das EE.FF. e dos Candidatos, a raíz de necesidades de transporte non programadas que son xeradas normalmente con menos dun día de antelación. A posta en circulación dos trens nestes sucos deberá ser excepcional e motivada por circunstancias xustificadas.

As peticións realizaranse, polo xeral, a través da aplicación informática SIGES polos usuarios autorizados para o efecto.

A resposta do administrador de infraestruturas ferroviarias á solicitude será realizada polo mesmo medio polo que foi realizada a petición, preferentemente a través de SIGES. Dita resposta pode ser negativa en determinados casos por non ser a solicitude tecnicamente viable.

Os trens xerados baixo o concepto de Sucos Inmediatos circularán como trens sen marcha determinada. Ademais, estarán exentos do compromiso de regularidade por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias.

### B.2. Sucos Especiais

Estes sucos son asignados por mor de incidencias ou por incumprimento das condicións de transporte programadas polas EE.FF. ou polos Candidatos, normalmente por iniciativa das Subdireccións de Circulación.

# 4.3. Restricións Temporais e Asignación de Capacidade para Mantemento

## 4.3.1. PRINCIPIOS XERAIS

O administrador de infraestruturas ferroviarias ten encomendada un labor continuo de conservación e investimento nas liñas que xestiona, quer por labores de mantemento das infraestruturas en servizo, quer realizando obras de mellora e ampliación da súa rede.

A realización destes traballos pode supoñer restricións inevitables no tráfico. Cando o tráfico ferroviario for afectado irremediablemente por estas obras, o administrador de infraestruturas ferroviarias procurará producir as menores perturbacións posibles e procurará melloras na infraestrutura que redundarán nun mellor servizo por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias.

En conformidade co especificado na Decisión Delegada (UE) 2017/2075 da Comisión do 4 de setembro de 2017, pola que se substitúe o Anexo VII da Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se establece un espazo ferroviario europeo único, en documento anexo a esta Declaración sobre a Rede inclúese o catálogo coas restricións de capacidade na Rede Ferroviaria de Interese Xeral, dispoñible en:

https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red

Este documento será actualizado periodicamente coa información máis relevante das sesións TOC, que son as que definen e acordan a programación de actuacións e obras na infraestrutura para dar información sobre as futuras restricións de capacidade acordadas cos candidatos, para permitirlles a estes adaptar as súas operacións e necesidades de transporte. Entre a información que, como mínimo, o administrador de Infraestrutura publicará no seu catálogo sobre as Restricións Temporais de Capacidade estará:

a) A liña e o tramo afectados.

b) As datas de inicio e finalización da restrición temporal de capacidade, así como os días afectados.

c) De ser o caso, a capacidade das liñas de desviación dispoñibles.

Se xa se publicou a información sobre as futuras restricións de capacidade ao comezo do período de presentación de solicitudes de incorporación de capacidade no horario anual, pode reducirse a necesidade de reprogramar os sucos ferroviarios xa adxudicados

## MÉTODO DE CÁLCULO E CRITERIOS PARA ESTIMAR A CAPACIDADE AFECTADA POR RESTRICIÓNS TEMPORAIS DE CAPACIDADE

En conformidade co establecido na Decisión Delegada (UE) 2017/2075, pola que se substitúe o Anexo VII da Directiva 2012/34/UE, o administrador de infraestruturas ferroviarias estableceu un cálculo da porcentaxe de tráfico afectado para cualificar unha restrición temporal de capacidade.

Consonte o sinalado na Decisión Delegada (UE) 2017/2075, que permite ao administrador aplicar criterios adicionais aos aí indicados, á hora de establecer un criterio común para calcular a porcentaxe de tráfico afectado, que permita unha clasificación homoxénea das restricións temporais de capacidade, establécese que este cálculo deberá ser realizado tomando como unidade de medida de referencia un día completo, xeralmente un xoves, que sexa representativo, é dicir, cun alto volume de tráfico só sobre todo tramo da liña na que se encontre a respectiva restrición temporal de capacidade, sen ter en conta os efectos colaterais da restrición temporal de capacidade noutros tramos da liña.

Para estes efectos, a fórmula aplicable será a seguinte:

$$\textit{Impacto do RTC(\%)} = \frac{\textit{Nº de sucos afectados pola RTC nun día significativo}}{\textit{Nº de sucos totales nun día significativo}} \times 100$$

(*) Un suco é considerado afectado pola restrición temporal de capacidade (RTC) cando os tráficos son suprimidos, substituídos ou desviados por unha ruta alternativa.

Atendendo á porcentaxe resultante, e tendo en conta conxuntamente o criterio de días de duración desta restrición, as restricións temporais de capacidade será clasificadas como seguidamente se indica:

* Impacto mínimo: Días sen especificar – menos de 10 % do tráfico afectado.
* Impacto menor: 7 días ou menos consecutivos – máis do 10 % do tráfico afectado.
* Impacto medio: 7 días ou menos consecutivos – máis do 50 % do tráfico afectado.
* Impacto alto: Máis de 7 días consecutivos – máis do 30 % do tráfico afectado
* Impacto grande: Máis de 30 días consecutivos – máis do 50 % do tráfico afectado.

Igualmente, para que os casos "intermedios", nos que unha restrición temporal de capacidade non cumpra á vez os criterios de números de días consecutivos e % de tráfico cancelado, desviado ou substituído, sexan cualificados polo seu impacto como mínimo – menor – medio – alto – grande, dita restrición temporal de capacidade será cualificada polo seu impacto inmediatamente inferior.

# 4.3.2. PRAZOS E INFORMACIÓN PROPORCIONADOS AOS SOLICITANTES

No tocante ás restricións temporais de capacidade das liñas ferroviarias, por causas como os traballos de infraestrutura, que supoñan unha cancelación, un desvío ou unha substitución por outros modos de transporte, os administradores de Infraestruturas afectados comunicarano segundo o disposto na Decisión Delegada (UE) 2017/2075. No caso de o impacto sobre a capacidade ser significativo, ademais do tratado nas sesións TOC, poderanse establecerse reunións específicas para debater as obras, os horarios dos trens afectados, e mesmo as rutas alternativas.

Entre a información que facilitará o administrador de infraestruturas ferroviarias sobre as restricións temporais de capacidade estará o día previsto, a duración da restrición, o período do día, o tramo de liña afectado, se se realizarán ou non desvíos de tráfico por rutas alternativas, etc.

Esta información será enviada polo administrador de infraestruturas ferroviarias aos candidatos que realicen tráfico pola liña ou liñas afectadas pola restrición temporal de capacidade.

Igualmente, e para axustar as peticións do Horario de Servizo, poderanse celebrar reunións bilaterais coas EE.FF., das que se levantará a correspondente acta e/ou se entregarán as presentacións que a acompañen coa información correspondente, para anticipar as restricións e cuestións operacionais máis relevantes, así como os plans de transporte, para o próximo Horario de Servizo, garantindo en todo momento o respecto aos principios de igualdade de trato e non discriminación co resto dos candidatos e a confidencialidade dos datos facilitados por aqueles, cando así o designen ou así se estableza na normativa aplicable.

## COMISIÓNS TOC

A programación de actuacións na infraestrutura será canalizada polas Comisións TOC, compostas polos responsables designados pola Dirección Xeral de Conservación e Mantemento, Dirección Xeral de Circulación e Xestión de Capacidade e Dirección Xeral de Construción, e, como convidados, as EE.FF. con Capacidade adxudicada e a CNMC. Nestas Comisións as EE.FF. son puntualmente informadas dos traballos que se van realizar e, na medida do posible, serán atendidas as súas suxestións na programación. As Actas das sesións TOC onde son analizadas e acordadas estas restricións na Capacidade son remitidas a todas as EE. FF participantes.

Existe unha Comisión Central e outras Comisións Territoriais. En cada sesión, as Comisións Territoriais serán as encargadas de realizar os estudos preparatorios para a Comisión Central adoptar os acordos definitivos. As comisións de TOC poderán ser ordinarias ou extraordinarias, antes de seren celebradas, as EE.FF. recibirán por correo electrónico a información principal que se vai tratar nestas sesións. Serán comunicados ás EE.FF. e aos Candidatos as decisións adoptadas nelas e trasladarase calquera cuestión presentada por estes para analizala e tomar unha decisión ao respecto.

As Comisións TOC determinan na sesión ordinaria anual os incrementos de tempo que é necesario contemplar nos sucos dos trens para o Horario de Servizo do ano seguinte. Tamén programan en sesión ordinaria os traballos en infraestruturas que afecten de forma permanente a circulación de trens. En particular, as sesións ordinarias establecen ou revisan os períodos e condicións das Bandas de Mantemento. As programacións serán establecidas ata o fin do Horario deServizo e levantarase acta das sesións de cada Comisión.

Os acordos serán dados a coñecer aos Candidatos antes da data na que se cumpra o prazo oficial de presentación de solicitudes de capacidade para o Horario de Servizo.

Para os casos nos que se vaian producir, ao longo do Horario de Servizo, variacións significativas nas previsións realizadas na sesión ordinaria anual, que adoita ter lugar sobre o mes de abril, está previsto celebrar sesións ordinarias de axuste cunha periodicidade aproximadamente trimestral. Tamén se poderán convocar sesións extraordinarias cando, por motivos excepcionais, fose necesario acordar traballos fóra das sesións ordinarias.

O Xestor de Capacidade considerará, no proceso de asignación de sucos, as reservas de capacidade que se deriven dos traballos programados nas Comisións TOC. Os Candidatos terán en conta nas súas circulacións, logo das consultas realizadas entre o administrador de infraestrutura e os candidatos interesados, as repercusións que se deriven (aumento dos tempos de viaxe, redución de capacidade, etc.) cando o administrador de infraestruturas ferroviarias as comunique, para o que resultarán de aplicación os prazos de preaviso e os casos exceptuados na Decisión Delegada 2017/2075 ou na norma que, de ser o caso, a substitúa.

## BANDAS DE MANTEMENTO

As Bandas de Mantemento consisten nunha reserva de capacidade do administrador de infraestruturas ferroviarias para as tarefas ordinarias de mantemento da infraestrutura e das súas instalacións.

Serán programadas entre tres e cinco horas diarias en cada liña, cinco días á semana, segundo as súas características e equipamento. En vía dobre, procurarase deixar paso por unha das dúas vías, agás cando o administrador de infraestruturas ferroviarias decidir outra medida por razóns técnicas. Xa que logo, a capacidade da liña é restrinxida durante o período de Banda de Mantemento cando só se asegure a circulación por unha vía.

Os intervalos previstos para as Bandas de Mantemento figurarán no Manual de Capacidades e no documento regulamentario "Cadros de Velocidades Máximas".

## OBRAS EXTRAORDINARIAS

Cando for necesario realizar unha obra durante un período prolongado nun intervalo de obras diferente ao da Banda de Mantemento, rexistrarase cal é o intervalo de obras extraordinario e cal é o intervalo normal de mantemento. Estes períodos serán programados polas Comisións TOC. Os detalles máis concretos da actuación e da nova capacidade ofertada serán compartidos coas empresas ferroviarias, cunha antelación mínima de catro meses para as capacidades de trens de viaxeiros e cunha antelación mínima dun mes para as capacidades de trens de mercadorías con respecto ao inicio da restrición de capacidade, agás cando o administrador da infraestrutura e os candidatos interesados acordaren un prazo máis breve, a través dos Expedientes de Traballo Programado/Autorizado (TBP/TBA).

O administrador de infraestruturas poderá decidir non aplicar os períodos habituais de consulta e comunicación cos candidatos se a restrición da capacidade for necesaria para restablecer as operacións ferroviarias en condicións de seguridade, se non pode exercer ningún control sobre o calendario das restricións, se a aplicación destes períodos non sería eficaz para efectos dos custos ou sería innecesariamente prexudicial para efectos da pervivencia ou condición dos activos ou se todos os candidatos afectados manifestan o seu acordo ao respecto. Neses casos, e cando calquera outra restrición de capacidade que non estean suxeitas a consulta, conforme con outras disposicións do presente anexo, o administrador de infraestruturas consultará decontado as candidatos e aos principais explotadores de instalacións afectados. (Punto 14, Decisión Delegada (UE) 2017/2075 da Comisión, do 4 de setembro de 2017).

Aqueles traballos extraordinarios puntuais e de pouca relevancia poderán ser acordados directamente polo administrador de infraestruturas ferroviarias coas EE.FF. e Candidatos afectados, coa antelación que se considere necesaria".

# 4.4. Acordos Marco entre o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e os Candidatos

## CONCEPTO XERAL DE ACORDO MARCO E CAPACIDADE MARCO

Algúns Candidatos, para investir na prestación dos servizos ferroviarios, poden necesitar unha maior seguridade xurídica no tocante á capacidade de infraestrutura dispoñible para un período superior ao dun horario de servizo. Nestes casos o administrador de infraestruturas e os candidatos poderán celebrar acordos marco para reservar capacidade por unha duración superior a un período de vixencia do horario de servizo. Nestes acordos só serán especificadas as características da capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao candidato.

Os acordos marco non determinarán con detalle os sucos ferroviarios, mais establecerán as características da capacidade da infraestrutura solicitada e ofrecida aos candidatos; non impedirán o uso da infraestrutura correspondente por parte doutros candidatos ou para outros servizos e poderán ser modificados ou limitados para permitir un mellor uso da infraestrutura ferroviaria.

Con carácter xeral, os acordos marco terán unha vixencia máxima de cinco anos, renovable por períodos iguais. Porén, poderase acordar un período superior a cinco anos cando estea xustificado pola existencia de contratos comerciais, investimentos especializados ou riscos. Para os servizos que utilicen unha infraestrutura especializada que requira investimentos a grande escala e a longo prazo, debidamente xustificados polo candidato, poderán ser concertados acordos marco por un período de vixencia de ata quince anos.

No caso de infraestruturas conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá reducir a capacidade reservada cando, nun período de polo menos un mes, esta fose utilizada por debaixo da cota establecida.

Os administradores de infraestruturas motivarán a súa decisión de denegar, celebrar ou modificar un acordo marco. Os motivos comunicaranse por escrito ao candidato que solicitou a celebración ou modificación do acordo marco.

O administrador de infraestruturas ferroviarias remitirá os acordos marco á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia para a súa análise e aprobación con antes da firma entre as partes.

O modelo de Acordo Marco está dispoñible no Anexo I.

O administrador de infraestruturas reservará capacidade para o procedemento anual de confección de horarios de servizo. En consecuencia, a capacidade marco non esgotará a capacidade dispoñible da infraestrutura en cuestión, será establecido un limiar aproximado de 70% de reserva de capacidade para acordos marcos, reservarase a capacidade restante para tráficos de hora punta ou extraordinarios, outras relacións ou outros candidatos, incluídos os que formalizasen un acordo marco, capacidades que serían adxudicadas por procesos ordinarios do Horario de servizo.

Poderanse establecer normas específicas para a reserva de capacidade marco que abranga varias redes.

Para estimar a capacidade das infraestruturas, o administrador utiliza unha metodoloxía de consideración para cada tramo homoxéneo de liña, baseada en:

- O equipamento de liñas e trens (equipos embarcados)
- Os tempos mínimos de sucesión e os intervalos medios de sucesión
- A heteroxeneidade do tráfico
- As estacións de parada solicitadas para os trens

Para ter unha orientación, aplícanse marxes de reserva de capacidade que oscilan entre o 20 e o 40 % en función das características das liñas consideradas.

Nas liñas de Proximidade serán considerados especificamente os tempos de parada nas estacións, que son os que restrinxen habitualmente a capacidade da liña.

Nos grandes terminais de viaxeiros, a capacidade de estacionamento é determinado analizando:

- As vías dispoñibles e as súas posibilidades operativas
- O reparto porcentual de trens, distinguindo entre trens pasantes e trens que teñan orixe ou destino na estación
- Os tempo de parada ou de rotación necesarios para garantir razoablemente as operacións.

O administrador de infraestruturas poderá decidir con criterios de equidade e, se for o caso, previa aprobación do organismo regulador, non ofrecer acordos marco nas liñas que fosen declaradas conxestionadas.

## Procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade

Ao celebrar acordos marco, o administrador de infraestruturas debe optimizar o uso da capacidade de infraestrutura dispoñible. O Regulamento UE 2016/545, do 7 de abril de 2016, establece o procedemento e os criterios que se deben seguir para celebrar acordos marco.

En conforme co seu artigo 3, o procedemento normal será a declaración por parte dos administradores de infraestruturas da capacidade marco nas liñas nas que se ofreza esta posibilidade. Esa declaración indicará a capacidade marco dispoñible por tramo de liña e período de control (normalmente por períodos de unha hora).

Antes desa declaración, os administradores de infraestruturas consultarán aos candidatos potenciais para adaptar a capacidade marco ofertada, na medida do posible, ao conxunto das súas necesidades comerciais.

Igualmente, indicarase a capacidade marco xa adxudicada, así como unha estimación da capacidade total das infraestruturas.

En función da capacidade ofertada na Declaración sobre a Rede e en conformidade cos prazos establecidos, os Candidatos poderán realizar as súas solicitudes de acordo marco. Consecuentemente, dentro dos calendarios establecidos, o administrador de infraestruturas ferroviarias examinará todas as solicitudes e resolveraas simultaneamente.

Para a resolución, o administrador de infraestruturas utilizará o criterio dun máximo de aproveitamento da capacidade da infraestrutura (maior volume de tráfico durante o período en que é ofertada a capacidade).

Se o administrador de infraestruturas tiver interferencias entre acordos marco en vigor e solicitudes de acordos marco novos ou modificados, ou entre solicitudes de novos acordos marco, serán aplicados os principios do procedemento de coordinación de adxudicación de capacidade, para o que se aplicará a metodoloxía de

coordinación exposta no artigo 9 do Regulamento 2016/545 UE. Tamén poderá promover o procedemento de coordinación de solicitudes cando se produza un conflito cun acordo marco durante o procedemento de programación do Horarios de servizo.

O administrador de infraestruturas reexaminará periodicamente o acordo marco cos candidatos para avaliar a capacidade marco. Os candidatos informarán sen demora ao administrador de infraestruturas de calquera intención permanente de non utilizar a totalidade ou parte da capacidade marco. Cando o candidato non tiver a intención de utilizar a capacidade marco durante máis dun mes, comunicarallo ao administrador de infraestruturas cunha antelación mínima dun mes. (Art. 11 Regulamento 2016/545 UE).

Igualmente, cando se produzan incrementos significativos de capacidade na infraestrutura ferroviaria, como consecuencia de obras de mellora na rede, e/ou o administrador de infraestruturas dispoña de capacidade adicional, por non ser utilizada toda ou parte da capacidade marco asignada a un candidato, o administrador de infraestruturas poderá ofrecer esta capacidade, en conformidade co establecido na lexislación vixente.

Este ofrecemento será realizado tanto ás empresas que xa estiveren operando, como a posibles novos candidatos. Poderá solicitarse libremente ou poderá establecerse un prazo para recibir todas as solicitudes de capacidade e, se for posible compatibilizar todas as peticións, serán adxudicadas; ou, se non for posible, será establecida unha fase de coordinación para acomodar todas as peticións, priorizando, na medida do posible, a novos entrantes. Estes incrementos poderán ser incorporados aos acordos marco de empresas que xa están operando, ou establecendo acordos marco con novos candidatos que o soliciten.

A falta inxustificada de solicitude da capacidade acordada polo Candidato derivará na aplicación das cláusulas de penalización do acordo marco, e a retirada da capacidade, nas condicións especificadas no acordo marco subscrito. A aplicación de sancións económicas nestes casos non ten como obxectivo principal garantir os lexítimos intereses económicos do administrador de infraestruturas, mais asegurar que as solicitudes de capacidade marco por parte dos Candidatos sexan realizadas consonte as necesidades reais de servizos, especialmente cando da resolución desa adxudicación se desprenda que outro candidato non resultase adxudicatario desa capacidade.

Ao acordar unha nova capacidade marco cun candidato, o administrador de infraestruturas terá en consideración calquera falta de uso da capacidade marco ou de solicitude de suco ao abeiro dun acordo marco e os motivos de dita falta.

# 4.5. Procedemento de Adxudicación de Capacidade

As solicitudes de Adxudicación de Capacidade sustentaranse nunha necesidade comercial confirmada e nunha viabilidade técnica. En caso contrario, o Candidato canalizará as súas consultas a modo de estudo a través dun correo electrónico ao Xestor de Capacidade. Os estudos de capacidade non implicarán en ningún caso a reserva da capacidade estudada.

Os Candidatos utilizarán preferentemente as ferramentas informáticas que o administrador de infraestruturas ferroviarias pon á súa disposición (SIPSOR e PCS). Os solicitantes que soliciten sucos internacionais tamén poderán realizar as súas peticións a través da OSS de Adif ou de calquera OSS da Rede de portelos únicos de RNE e, no caso de solicitudes de mercadorías, tamén as poderán realizar nas OSS dos Corredores Europeos de Mercadorías.

As solicitudes internacionais ocasionais/puntuais deberán ser presentadas polo menos cinco días útiles antes da saída de orixe do suco.

O Candidato está obrigado a actualizar os datos das súas solicitudes. En particular comunicará, coa maior brevidade posible, calquera supresión de sucos ou a renuncia a unha petición, sen que iso supoña que sexan aplicables o resto das normas referentes ás obrigas sobre o uso das capacidades adxudicadas.

Para facilitar o traballo dos Candidatos que acorden co Xestor de Capacidade, o uso de SIPSOR, cando se vaia iniciar o prazo de peticións para un novo Horario de Servizos, o XC poderá xerar automaticamente unha solicitude informática no sistema de carga automática dos sucos adxudicados das empresas ferroviarias que xa tiñan capacidade no anterior horario de servizos a partir dos sucos regulables que estean vixentes nesa data. Esta xeración non suporá ningún dereito adquirido de preferencia sobre o resto de solicitudes doutros candidatos. Os Candidatos terán a obriga de comprobar que se introduciron no sistema todas as peticións de sucos para o novo período Horario e que todos os datos se atopan debidamente cubertos. Tamén deberán anular a petición dos sucos para os que non desexen unha nova adxudicación.

O Xestor de Capacidade comunicará oportunamente en SIPSOR, ou polos medios polos que foren solicitados, os sucos asignados ou as modificacións realizadas sobre os sucos xa asignados por razóns de axuste técnico da malla. No campo "Observacións" indicaranse aquelas circunstancias que condicionen a aplicación do suco.

Os Candidatos teñen a obriga de aceptar ou denegar as marchas asignadas, polo medio en que fosen solicitadas, como moi tarde ao finalizar o período de alegacións. Pasados os prazos establecidos sen recibir a aceptación por parte do Candidato dun suco asignado, o Xestor de Capacidade poderá dispor libremente deste.

Coas marchas aceptadas confeccionaranse os correspondentes documentos regulamentarios e realizaranse as transferencias de datos dos plans de transporte, sen que en ningún caso iso sexa considerado a violación do principio de confidencialidade.

O Candidato deberá comunicar necesariamente ao Xestor de Capacidade, nos prazos establecidos, o anuncio definitivo destas marchas. O anuncio de trens consiste en declarar formalmente por parte do Candidato os días concretos de circulación dos trens. Para os sucos ocasionais (TrenDía), estes serán anunciados en función das datas solicitadas, unha vez aceptado o suco.

Co proceso de anuncio do tren, deixa de aplicarse o principio de confidencialidade do suco e a información será considerada pública a partir dese momento.

## PROCESO DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE

No proceso de Adxudicación de Capacidades, o Xestor de Capacidade deberá garantir un acceso baseado nos principios de obxectividade, transparencia e igualdade e asegurar ao mesmo tempo que a calidade técnica dos sucos é a adecuada.

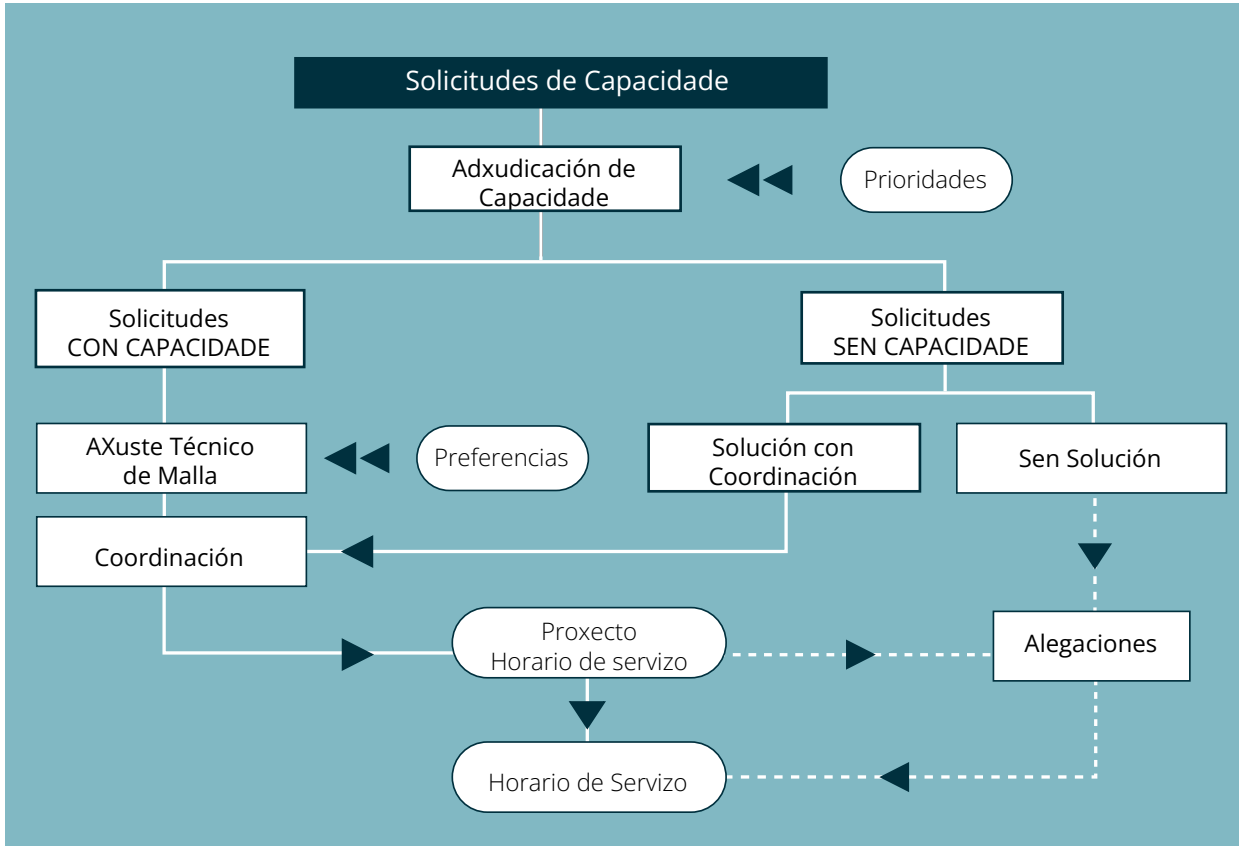
O Xestor de Capacidade atenderá, na medida do posible, a todas as solicitudes de capacidade de infraestrutura que reciba. Se isto non for posible, aplicará os criterios de adxudicación recollidos na Orde FOM/897/2005, do 7 de abril, e terá en conta todas as limitacións que afecten aos candidatos, como os efectos económicos sobre a súa actividade empresarial.

O Xestor de Capacidade está legalmente facultado para reservar capacidade para as operacións programadas de mantemento, reposición ou ampliación da Rede, e para resolver problemas de infraestrutura conxestionada. Igualmente, en conformidade coa Disposición adicional vixésimo quinta da LSF, Asignación provisional de capacidade, por instancia das administracións competentes, e no marco do dereito da Unión Europea que regula a adxudicación de contratos de servizo público e a liberalización dos servizos de transporte ferroviario, os administradores de infraestruturas ferroviarias estarán obrigados a realizar unha reserva provisional da capacidade de infraestrutura necesaria para executar cada contrato de servizo público, con carácter previo á súa preceptiva licitación.

As solicitudes de capacidade para realizar traballos de mantemento serán presentadas durante o procedemento de adxudicación. O administrador de infraestruturas

ferroviarias terá debidamente en conta a repercusión da reserva de capacidade de infraestrutura con fins de traballos de mantemento sobre a actividade dos candidatos e informará ás partes interesadas coa maior brevidade posible da falta de dispoñibilidade da capacidade de infraestrutura debido a traballos de mantemento non programados".

O proceso de Adxudicación de Capacidade para a confección do Horario de Servizo (e de maneira semellante, os seus axustes) desenvolverase, xa que logo, segundo o seguinte fluxograma:




Nos axustes posteriores á confección do Horario de Servizo, a Adxudicación de capacidades será resolta preferentemente en función das capacidades residuais e mediante a inserción técnica dos sucos na malla, procurando non afectar os sucos xa existentes.

Para os sucos ocasionais, o Xestor de Capacidade limitarase ás capacidades dispoñibles, establecendo como orde de prioridade a de recepción das solicitudes.

O Xestor de Capacidade é autorizado para admitir pequenas incompatibilidades entre os sucos cando xulgue que estas non perturbarán a circulación do resto dos trens.

## FASE DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE NAS FRANXAS HORARIAS CORRESPONDENTES

Durante esta fase determinarase que solicitudes obterán capacidade nas liñas e períodos horarios correspondentes.

Dito proceso será realizado inicialmente en función da capacidade estimada dispoñible en cada liña, en función do tipo de tráfico, tal e como está recollido no Manual de Capacidades. Este documento, que xeralmente se actualiza trimestralmente, é enviado polo administrador de infraestruturas ferroviarias aos candidatos con licenza en vigor. Unha vez atendidas as demandas segundo o tipo de tráfico, aquelas solicitudes que non obtivesen capacidade poderán dispoñer da Capacidade residual doutra modalidade de tráfico, sempre que isto sexa tecnicamente viable.

Cando a Adxudicación da Capacidade sexa a un Candidato distinto de Empresa Ferroviaria, este deberalle comunicar ao administrador de infraestruturas ferroviarias os datos da EF que vai utilizar esa capacidade cunha antelación mínima de cinco días á súa efectiva utilización.

### Criterios de Prioridade na Adxudicación

O administrador de infraestruturas ferroviarias adxudicará a capacidade de infraestrutura solicitada da seguinte forma (Art. 11 Orde FOM/897/2005:

a) Seralles adxudicada se houber capacidade dispoñible para todos os candidatos.

b) Se existir coincidencia de solicitudes para unha mesma franxa horaria, a capacidade será adxudicada polo procedemento de coordinación recollida nesta DR.

c) De ser a rede declarada como conxestionada, serán tidas en conta para a súa asignación, por orde descendente, as seguintes prioridades de adxudicación:

1. A existencia de infraestruturas especializadas e a posibilidade de atender as ditas solicitudes nas referidas infraestruturas.
2. Os servizos declarados de interese público.
3. Os servizos internacionais.
4. A eventual existencia de acordos marco que contemplen a adxudicación desa solicitude de capacidade.
5. A solicitude, por un candidato, dunha mesma franxa horaria durante varios días da semana ou en semanas sucesivas do período horario.
6. A eficiencia do sistema.

Na aplicación dos criterios de prioridade, recibirán a debida consideración os servizos suxeitos a obrigas de servizo público, así como os de transporte de mercadorías e, en particular, os de carácter internacional.

O Xestor de Capacidade debe velar por unha optimización e un aproveitamento razoable da capacidade de infraestrutura. Neste sentido:

- Procurarase que os horarios sexan cadenciados naquelas liñas ou servizos para os que sexa posible, o que supón unha mellor organización do tráfico tanto para o administrador de infraestruturas ferroviarias como para a operación dos Candidatos, así como un maior atractivo comercial para os viaxeiros.
- Algúns trens, polas súas propias características técnicas, poderían reducir a súa capacidade ou dificultar a súa explotación, polo tanto, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá restrinxir a circulación de determinados trens en función exclusivamente de criterios técnicos de explotación (falta de determinados equipamentos a bordo, tempos de marcha inadecuados ás características das liñas, etc.).

- Cando o Candidato solicitar un suco e existir un itinerario alternativo menos conxestionado, o Xestor de Capacidade poderá programar o suco á súa iniciativa pola ruta máis axeitada, para favorecer a maior dispoñibilidade de capacidade para os tráficos nos que a ruta máis saturada for necesaria técnica e economicamente. O Xestor de Capacidade razoará por escrito ante o Candidato afectado tales situacións.

Cando estas esixencias foren significativas nunha determinada liña, mencionaranse no Manual de Capacidades.

## FASE DE AXUSTE TÉCNICO DE MALLA

Unha vez obtidas as solicitudes de capacidade, deberase realizar o proceso técnico de inserción na malla. Este proceso está suxeito a determinados principios técnicos de inserción de sucos e axuste de malla.

O Xestor de Capacidade está facultado para aplicar os seguintes criterios técnicos:

### Adaptación Técnica de Sucos

O Xestor de Capacidade poderá variar o horario proposto polos Candidatos dentro duns parámetros razoables por razóns técnicas, ou para compatibilizar todas as peticións dos distintos Candidatos. Polo tanto, poderá establecer o tempo de percorrido ou as paradas técnicas que considere oportunas para garantir a puntualidade da circulación dos trens, compatibilizar os distintos sucos e optimizar a capacidade de vía.

### Servizos Cadenciados

As solicitudes realizadas tendo en conta servizos cadenciados poderán ter unha determinada preferencia durante o proceso de axuste técnico de malla, para conseguir un servizo cadenciado adecuado.

### Liñas Especializadas

No caso de existiren liñas alternativas adecuadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias, após consultar coas partes interesadas, poderá declarar especializada unha infraestrutura ferroviaria concreta para prestar determinado tipo de servizo. Ver apartado 2.4.1 deste documento.

A especialización dunha infraestrutura ferroviaria non impedirá utilizala para prestar outros servizos se existir capacidade e o material rodante reunir as características técnicas necesarias para usar a infraestrutura.

Nestas liñas, o proceso de asignación de capacidades, por parte do Xestor de Capacidade, poderá ser realizado dando determinada preferencia no axuste técnico de malla aos servizos predominantes, ademais da prioridade de adxudicación de capacidade determinada na Orde FOM/897/2005.

### Tráficos Obriga de Servizo Público

O Xestor de Capacidade pode dar preferencia aos servizos que cubran determinados servizos públicos durante o proceso de axuste técnico de malla, especialmente en hora punta.

### Trens de Longa Distancia (Viaxeiros ou Mercadorías)

Dada a especial complexidade técnica que supón construír sucos de gran lonxitude, xa que estes circulan por un gran número de liñas, particularmente os

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

internacionais, o Xestor de Capacidade poderá dar preferencia no grafiado de malla aos trens de maior percorrido.

O Xestor de Capacidade procurará que, se nada se opón, os sucos asignados no anterior Horario de Servizo, que obteñan capacidade no novo Horario de Servizo, conserven basicamente as súas características primordiais.

Ao final deste proceso, o Xestor de Capacidade asignaralles aos Candidatos os sucos correspondentes. No caso dos sucos regulares, esta asignación será provisional ata finalizar a fase de coordinación e o período de alegacións.

# 4.5.1. CALENDARIO ANUAL DE SOLICITUDE DE CAPACIDADE (HORARIO DE SERVIZO)

Dentro do proceso de asignación de sucos, é fundamental cumprir cos calendarios programados para garantir a calidade do produto e planificar a loxística dos diferentes participantes no proceso, ademais de posibilitar que o conxunto de Candidatos dispoña dos seus horarios definitivos en tempo oportuno.

Para dar resposta ás solicitudes presentadas fóra de prazo, o Xestor de Capacidade valorará o seu alcance, comunicaralles en tempo oportuno aos Candidatos a súa decisión de compromiso de prazo, e mesmo poderá darlles tratamento en axustes posteriores, asignando eventualmente as capacidades residuais a esas solicitudes.



## Horario de Servizo

O Horario de Servizos integra todos os datos determinados polos movementos planificados de trens e material rodante que terá lugar nunha determinada infraestrutura nun período de tempo preestablecido, comprendido entre o segundo domingo de decembro e o segundo sábado de decembro do ano seguinte. O horario do servizo fixarase unha vez ao ano e entrará en vigor ás doce da noite do segundo sábado de decembro.

Os sucos son adxudicados ás EE.FF. e aos Candidatos, exclusivamente para usalos durante o Horario de Servizo para o que foron solicitados.

## Calendario de Reserva de Sucos

### Sucos Regulares (Servitren)

O administrador de infraestruturas ferroviarias pon a disposición dos Candidatos unha ampla oferta de axustes cuns prazos adecuados para dar resposta á maioría das necesidades de transporte.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

Cando un Candidato pretenda acometer modificacións no seu Plan de Transporte que poidan alterar substancialmente os esquemas de explotación vixentes, deberá comunicarlle previamente esta circunstancia ao Xestor de Capacidade, que valorará a conveniencia de propoñer un calendario de programación máis amplo. Se non se produce a anterior comunicación, o Xestor de Capacidade poderá denegar a súa execución, propoñendo unha data na que sexa tecnicamente viable a materialización do estudo das modificacións propostas.

O candidato que desexe solicitar capacidade de infraestrutura para explotar un servizo de transporte de viaxeiros, coincidente cun con obrigas de servizo público, deberá informar ao administrador de infraestruturas ferroviarias e á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia cunha antelación mínima de 18 meses respecto da entrada en vigor do horario de servizos ao que corresponda a solicitude de capacidade, para poder avaliar os posibles efectos económicos nos servizos existentes (Art. 59.7 da LSF).

Os calendarios indicados seguidamente inclúen as datas límite de forma xenérica, onde X é a data do Cambio de Servizo, para a publicación do HORARIO DE SERVIZO ANUAL.

No **Anexo A** inclúese o calendario de Adxudicación de Capacidade coas datas concretas para o Horario de Servizo en vigor para os anos 2025 e 2026.

| CALENDARIO INTERNACIONAL | |
|---|---|
| Inicio do prazo de presentación de solicitude | O domingo posterior do 2º sábado de decembro |
| Establecemento de sucos internacionais de catálogo | X-11 meses (2º luns de xaneiro) |
| Fin do prazo de solicitude de Capacidade | X-8 meses (2º luns de abril) |
| Asignación provisional de Capacidade (Comunicación do proxecto de Horario de Servizo) | X-5 meses (12 semanas despois da finalización do prazo de solicitude de capacidade) |
| Alegacións | Entre X-5 y X-4 meses (1 mes) |
| Comunicación definitiva do horario de servizo | X-3,5 meses (3º lunes despois do período de alegacións) |
| Comunicación do anuncio | X-1,5 meses |
| Inicio do horario de servizo | 12 h. da noite do 2º sábado de decembro |
| (*) Os prazos do Calendario Internacional están aliñados co Process Handbook for International Path Allocation for Infraestructure Managers V.2.0 d RNE | |

| CALENDARIO NACIONAL | |
|---|---|
| Inicio do prazo de presentación de solicitude | El domingo después del 2º sábado de diciembre |
| Fin do prazo de solicitude de Capacidade | X-6 meses |
| Asignación provisional de Capacidade (Comunicación do proxecto de Horario de Servizo) | X-4 meses |
| Alegacións | Entre X-4 y X-3 meses (1 mes) |
| Comunicación definitiva do horario de servizo | X-2 meses |
| Comunicación do anuncio | X-1,5 meses |
| Inicio do horario de servizo | 12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre |
| *) Os prazos do Calendario Nacional están aliñados coa Orde FOM 897/2005. | |

Para ofrecer ás EE.FF. e aos Candidatos unha axilidade adecuada e responder ás oportunidades que ofrece o mercado, cuns niveis de calidade aceptables dos sucos, independentemente do momento no que sexan solicitados, está prevista a modificación do Horario de Servizo durante a súa vixencia. Previamente

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

á entrada en vigor do Horario de Servizo, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá programar datas de axuste para que os Candidatos poidan introducir modificacións no seu Plan de Transporte. Para establecer o calendario consultarase cos diferentes Candidatos.

Estes axustes poderán ser de dous tipos:

## Axustes Concertados

Están deseñados para os Candidatos realizaren a maior parte das modificacións do seu Plan de Transporte durante o Horario de Servizo. Nestes axustes, o Xestor de Capacidades poderá realizar as adecuacións técnicas na malla que estime oportunas e os Candidatos deberán asumir e garantir a realización daquelas modificacións comunicadas nos prazos establecidos.

Nestes axustes, o administrador de infraestruturas ferroviarias exerce plenamente a facultade de coordinación entre os Candidatos cando se produzan interferencias nos sucos dun Candidato por peticións comerciais doutro Candidato.

Os prazos normais que servirán de base para elaborar o calendario serán determinados segundo a táboa de datas límite seguinte, onde **M** é o mes correspondente á data do Axuste Concertado:

| AXUSTES CONCERTADOS | |
|---|---|
| Recepción de peticións de Capacidade | M – 4 |
| Asignación provisional de Capacidade | M – 3 |
| Alegacións | 15 días |
| Comunicación definitiva de Capacidade | M – 2 |
| Comunicación do anuncio | M – 1 |
| Axuste Concertado | M (12 h. da noite do 2º sábado de xuño) |

No anexo A figuran as datas concretas para cada Axuste Concertado para os anos 2025 e 2026.

O Xestor de Capacidade poderá establecer uns prazos extraordinarios cando concorran circunstancias que requiran un período de programación máis longo, para a totalidade da Rede ou só para determinados eixes ou relacións.

## Axustes Mensuais

O seu obxectivo é facilitar unha adaptación selectiva do Plan de Transporte de cada Candidato. Considerando que os curtos prazos de programación e o marco constrinxido de modificación da malla neste tipo de axustes dificultan o estudo de grandes variacións de sucos, o Xestor de Capacidade poderá rexeitar por este motivo algunhas solicitudes, cando os prazos de planificación incluídos foren insuficientes ou as peticións supoñan unha modificación substancial da explotación.

Indícanse a continuación os prazos de aplicación con carácter xeral. Sendo **D** o día do axuste, as datas límite serán:

| AXUSTES MENSUAIS | |
|---|---|
| Recepción de propostas de Capacidade | D – 21 días |
| Asignación provisional de Capacidade | D – 14 días |
| Alegacións | D –14 días a D – 10 días |
| Comunicación do anuncio | D – 10 días |
| Axuste Mensual | D |

No anexo A figuran as datas concretas para cada Axuste Mensual para os anos 2025 e 2026.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

No que respecta ao calendario de Axustes Mensuais, serán aplicados os prazos xenéricos detallados anteriormente sen necesidade de comunicación expresa, agás naqueles casos específicos nos que for aconsellable establecer uns prazos específicos por coincidir, por exemplo, con períodos vacacionais. Estes calendarios específicos serán comunicados na reunión convocada para o efecto, ou por escrito do Xestor de Capacidade, que será remitida coa debida anticipación.

## Modificacións

Ao abeiro do Parágrafo 2 do punto 6 da Decisión Delegada 2017/2075, o Xestor de Capacidade poderá reprogramar un suco ferroviario adxudicado se for necesario para garantir a mellor adecuación posible entre todas as solicitudes de suco e o aproba o candidato ao que se lle adxudicou o suco.

Por causas extraordinarias e xustificadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá autorizar:

- A realización de axustes en datas distintas das pactadas.
- A aplicación de prazos distintos dos establecidos.
- A modificación ou eliminación de sucos en determinadas liñas, sen ningún tipo de restrición, cando se trate de causas excepcionais.

Non serán consideradas variacións de suco, de cara aos Candidatos, as alteracións nas que:

- Non se varíen as condicións nas que se solicitaron os sucos.
- Non se altere o horario nas paradas comerciais para trens de viaxeiros.
- Para os trens de mercadorías, non se varíe o horario comercial máis de 15 minutos en calquera punto do seu percorrido.

Nesas circunstancias, o Xestor de Capacidade poderá modificar os sucos en calquera momento sen a obriga de consultar previamente aos Candidatos, pero deberá comunicar a variación cando supoña un cambio no código do suco, ou no horario comercial en calquera dos puntos do seu percorrido.

## Sucos Ocasionais (TrenDía)

Para que se poida dar resposta ás solicitudes dos Candidatos a través do produto TrenDÍA, é necesario que a petición sexa realizada cunha antelación mínima.

| SUCOS OCASIONAIS (TRENDÍA) | |
|---|---|
| Prazo máximo de resposta | 5 días útiles |

Para os sucos internacionais, se non houber sucos de catálogo dispoñibles que se axusten á solicitude, esta circunstancia será comunicada ao Candidato neste mesmo prazo de cinco días útiles, cun prazo máximo de 30 días para establecer un suco á medida.

O Xestor de Capacidade requirirá diferentes prazos para aquelas solicitudes que impliquen un elevado volume de sucos como, por exemplo, no caso de campañas, ou cando concorreren circunstancias que requiran un período de programación máis amplo. Tamén se poderá demorar a resposta cando a antelación coa que se solicite un suco TrenDÍA sexa tan grande que o Xestor de Capacidade estime que o servizo regular de trens non está suficientemente consolidado para realizar estudos de trens ocasionais.

Por causas excepcionais e xustificadas, os Candidatos poderán solicitar sucos con menos de cinco días útiles. Este servizo prestarase só os días útiles (de luns a venres), e as solicitudes deberán ser presentadas antes das 12 horas do día anterior á saída solicitada do tren. A resposta será notificada antes das 18 horas do mesmo día.

## Requisitos específicos para a solicitude e adxudicación de sucos regulares e ocasionais para trens de viaxeiros en Estacións Coordinadas.

Estación Coordinada é aquela estación de pasaxeiros con altas esixencias de calidade de servizo onde se espera unha demanda elevada de ocupación e estacionamento nas súas vías. Estas estacións requiren un uso racional da programación da capacidade de estacionamento e precisan dunha intensificación da información e coordinación xeral de trens.

Para estas estacións, as Empresas Ferroviarias e Candidatos, cando cubriren as súas solicitudes de capacidade, deberán solicitarlle expresamente ao Xestor de Capacidade:

- As necesidades concretas de tempos de ocupación da vías
- Informar do tren seguinte por rotación de gráfico
- A lonxitude dos trens para os que se solicita o estacionamento

Todo isto permitirá un mellor coñecemento das necesidades das EE.FF. e Candidatos e favorecerá unha máis correcta programación e organización da estación para seguir ofrecendo uns niveis de calidade de servizo axeitados á tipoloxía dos trens.

O Xestor de Capacidade, de acordo con criterios transparentes e non discriminatorios, asignará capacidade nas vías das estacións. As Empresas Ferroviarias e os Candidatos terán dereito a utilizar estas vías de acordo coas condicións previamente adxudicadas e aceptadas.

As solicitudes de asignación de capacidade nas Estacións Coordinadas sustentaranse na necesidade do Candidato e na viabilidade técnica de ocupación das vías da instalación. Estas peticións estarán vinculadas a solicitudes de trens de viaxeiros incluídos no Plan de Transporte (ServiTREN) e, nalgúns casos, tamén poderán ser realizadas xunto con solicitudes ocasionais (TrenDÍA).

Tanto a solicitude de estacionamento como a lonxitude do tren indicaranse nos campos habilitados para o efecto en SIPSOR e nos modelos de solicitude de capacidade recollidos no Anexo C desta Declaración sobre a Rede.

O Xestor de Capacidade está facultado para modificar a capacidade de estacionamento das vías nunha Estación Coordinada para permitir a realización de operacións de mantemento programado ou reposición ou ampliación dos activos vinculados a ela. Estas actuacións serán coordinadas polas comisións TOC, en conformidade co sinalado no apartado 4.5.

Para facilitar as operacións de tráfico do conxunto de trens por motivos de incidencias, atrasos, trens adicionais, etc., o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá variar as vías previamente asignadas, procurando que estas modificacións sexan o menores posibles e comunicando eses cambios o antes posible.

Cando as EE.FF. solicitaren o uso das vías de estacionamento das Estacións Coordinadas para o apartado de material, especialmente en horario nocturno, a adxudicación de capacidade será incluída no gráfico de ocupación de vías.

Se non for posible atender todas as solicitudes, aplicaranse de forma razoada os seguintes criterios de adxudicación:

- Terán prioridade as empresas ferroviarias que non dispoñan de vías de estacionamento para o apartado de material nun lugar próximo á Estación Coordinada da que se trate.
- As vías dispoñibles e as súas posibilidades operativas.
- A orde de saída das circulacións comerciais ao inicio do servizo.
- O reparto porcentual de trens de cada EF que teñan orixe ou destino na estación.
- A eficiencia do sistema.

Na rede titularidade de Adif non hai actualmente estacións declaradas coordinadas.

## 4.5.2. SOLICITUDES DE ADXUDICACIÓN DE SUCOS INTERNACIONAIS FÓRA DE PRAZO

As solicitudes internacionais "fóra de prazo" son aquelas peticións de capacidade solicitadas despois da finalización do prazo de solicitudes de capacidade regular anual e ata 2 meses antes do inicio do Horario de Servizo.

O Xestor da Capacidade atenderá as solicitudes "fóra de prazo" das Empresas Ferroviarias coa capacidade residual sobrante após a elaboración do Horario de Servizo regular.

## 4.5.3. SOLICITUDES AD-HOC

Son as solicitudes de capacidade realizadas polos candidatos/EE.FF. para o Xestor da Capacidade elaborarlle sucos á medida das súas necesidades de transporte.

### SUCOS CON RESERVA

#### Sucos Regulares (ServiTren)

Son aqueles sucos solicitados para unha frecuencia de circulación significativa dentro do Horario de Servizo (da orde de 40 días). Soportan a circulación dos trens que conforman o Plan de Transporte de cada Candidato. O conxunto de sucos regulares integra o Horario de Servizo.

#### Sucos Ocasionais (TrenDía)

Estes sucos son programados para dar resposta ás demandas puntuais das EE.FF. e dos Candidatos que, en función dos seus días limitados de circulación e a escasa antelación da súa solicitude (ata 24 horas antes da saída solicitada de orixe do tren), non se inclúen no Plan de Transporte.

### SUCOS SIN RESERVA

Cuando no sea posible para el Candidato realizar la reserva de capacidad en tiempo oportuno, el Administrador de infraestructuras dispone de dos modalidades de surcos sin reserva.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

### Sucos Especiais con Solicitude

Estes sucos son asignados por petición expresa das EE.FF. e dos Candidatos, a raíz das necesidades de transporte non programadas xeradas normalmente con menos dun día de antelación. A posta en circulación dos trens nestes sucos deberá ser excepcional e motivada por circunstancias xustificadas.

### Sucos Especiais sen Solicitude

Estes sucos son asignados con motivo de incidencias ou por incumprimento das condicións de transporte programadas polas EE.FF. ou por outros Candidatos, normalmente a iniciativa de ADIF.

# 4.5.4. PROCESO DE COORDINACIÓN

A fase de coordinación foi concibida para resolver os conflitos que eventualmente poidan xurdir entre as distintas solicitudes e adxudicacións de capacidade de

infraestrutura para a mellor adecuación posible entre elas.

Se o Xestor de Capacidade detectar que, durante o período recollido para elaborar o proxecto horario de servizo, foran demandadas solicitudes incompatibles entre si ou cando a capacidade adxudicada ao Candidato non satisfaga as súas necesidades e así o manifeste por escrito nos prazos establecidos, tratará de satisfacer todas as solicitudes mediante o proceso de coordinación.

Para iso, o Xestor de Capacidade tratará de encontrar solucións alternativas que respondan ás solicitudes dos Candidatos, ou resolver conflitos consultando os candidatos.

Durante esta consulta, o administrador de infraestruturas facilitaralles aos candidatos a seguinte información, de xeito gratuíto e por escrito:

a) A adxudicación de capacidade solicitada por outros candidatos nos mesmos traxectos.

b) A adxudicación de capacidade outorgada previamente a todos os demais candidatos nos mesmos traxectos.

c) A adxudicación de capacidade alternativa proposta polo administrador de infraestruturas ferroviarias.

d) A información detallada sobre os criterios aplicados no procedemento de adxudicación de capacidade.

Esta información será facilitada sen revelar a identidade dos demais candidatos, agás cando estes candidatos acordaren expresamente a súa divulgación.

## PROCEDEMENTO PARA RESOLVER CONFLITOS NAS SOLICITUDES

Na confección do Horario de Servizo ou durante os Axustes Concertados, os Candidatos disporán dun prazo máximo de dez días útiles a partir da data da proposta de Adxudicación de Capacidade, para aceptala ou rexeitala, así como para formular as observacións oportunas á mesma. Estas observacións terán que ser presentadas por escrito e motivadas. Este prazo será de tres días útiles a partir da data da proposta de Adxudicación da Capacidade para o resto dos casos.

Durante o proceso de coordinación das solicitudes, o Xestor de Capacidade pode proporlles aos candidatos, dentro de límites razoables (± 60 minutos), adxudicacións de capacidade de infraestrutura que difiran do solicitado.

Poderán realizarse as roldas de coordinación que o Xestor de Capacidade considerar oportunas para tratar de chegar a acordos satisfactorios.

No caso de non ser posible acadar unha solución aceptable para todos os candidatos após desenvolver o proceso de coordinación, o Xestor de Capacidade adoptará a solución que mellor conveña ao conxunto do sistema ferroviario:

- Na creación do Horario de Servizo optimizarase o uso da infraestrutura, evitando unha utilización ineficiente que impida obter o máximo rendemento da mesma.
- Na medida do posible, ofreceranse alternativas que permitan a coexistencia de diferentes candidatos en períodos horarios, e ofreceranse tamén adxudicacións de capacidade que poden variar lixeiramente do solicitado, tendo en conta que, sempre que se ofrezan dentro dunha franxa de 60 minutos, se satisfarían todas as solicitudes.
- Nas liñas especializadas ou con tráfico predominante (Alta Velocidade, Proximidade, etc.), terán prioridade e/ou preferencia os que correspondan a esa especialización, valorando o uso de toda a liña sobre aqueles que só utilizan unha parte dela.
- Igualmente, recibirán a debida consideración os servizos suxeitos a obrigas de servizo público, así como os de transporte de mercadorías e, en particular, os de carácter internacional.
- Tamén recibirán prioridade os servizos que fosen solicitados en función dun Acordo Marco ou que sexan obxecto de servizos cadenciados ou sistemáticos.
- En infraestruturas declaradas como conxestionadas, o Xestor de Capacidade poderá modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación de capacidade para garantir, na maior medida posible, o acceso de todos os candidatos que solicitaron a adxudicación de capacidade.

A decisión final do Xestor de Capacidade poderá ser obxecto de alegación, segundo o epígrafe seguinte, 4.5.5 Proceso de Alegacións.

Para máis información consultar o Anexo J Procedemento de Resolución de Conflitos.

## 4.5.5. PROCESO DE ALEGACIÓNS

O prazo mínimo para presentar alegacións fíxase en 1 mes desde a comunicación do proxecto do Horario de Servizo aos Candidatos.

No caso de solicitudes para o Horario de Servizo presentadas fóra de prazo ou para os sucos asignados en axustes do Horario de Servizo, o período de alegación será de cinco días útiles desde a Adxudicación de Capacidade e de dous días útiles para os sucos ocasionais.

Estas alegacións deberán ser remitidas por escrito á Xefatura de Adxudicación de Capacidade da Dirección de Xestión de Capacidade.

Para máis información consultar o Anexo K Procedemento de Resolución de Conflitos.

# 4.6. Infraestructura Conxestionada

La Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único (texto refundido), define las infraestructuras congestionadas, que se define al detalle en la legislación nacional, a través de la Orden FOM 897/2005, específicamente en su art. 17:

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

"Cando após coordinas as franxas horarias solicitadas e consultar aos candidatos afectados, non for posible atender debidamente as solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria, o administrador de infraestruturas ferroviarias declarará a parte da infraestrutura afectada como conxestionada. Idéntica cualificación recibirá a infraestrutura para a que se contemple unha insuficiencia de capacidade nun futuro próximo".

A declaración dunha infraestrutura como conxestionada permite modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación para garantir, na medida do posible, o acceso de todos os candidatos que solicitasen a adxudicación de capacidade.

Cando unha infraestrutura for declarada conxestionada, o administrador de infraestruturas ferroviarias realizará unha análise de capacidade, agás cando xa estiver en marcha un plan de aumento de capacidade.

As normas e os criterios que, en conformidade co establecido no artigo 11.c da Orde FOM 897/2005, se aplicarán no caso de infraestrutura conxestionada, para a adxudicación de capacidade, están incluídos na Declaración sobre a Rede.

O administrador de infraestruturas ferroviarias, no caso de infraestruturas conxestionadas, poderá modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación recollidos no artigo 11 da Orde FOM/897/2005.

Hai varias formas de analizar a conxestión dunha infraestrutura, nunha primeira clasificación pódese estudar por tramos de liña ou por terminais e, en ambos os casos, débese facer un estudo por franxas horarias. A pesar de existir algúns tramos de liña bastante conxestionados por seren tramos compartidos por distintos corredores, a realidade é que, en materia de adxudicación de capacidade, o aspecto máis restritivo son as vías de estacionamento nas estacións de viaxeiros.

Unha vez declarada unha infraestrutura conxestionada, o administrador de infraestruturas ferroviarias deberá esixir a cesión das franxas horarias que, nun período de polo menos un mes, fosen utilizadas menos de 80% en infraestruturas conxestionadas, 50% no resto, agás cando iso for debido a causas non económicas alleas ao control dos candidatos.

Igualmente, no caso de infraestruturas conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá reducir a capacidade adxudicada cando, nun período de polo menos un mes, esta fose utilizada por debaixo da cota establecida.

Actualmente ningunha infraestrutura está declarada como conxestionada na rede titularidade de Adif.

# 4.7. Transportes Excepcionais y Mercadorías Perigosas

## TRANSPORTES EXCEPCIONAIS

Son transportes excepcionais (TE) aqueles que, polas súas dimensións, peso ou distribución e acondicionamento da carga, só poden admitirse baixo determinadas condicións técnicas e operativas. Requiren un estudo de viabilidade no que tamén serán tidas en conta as posibilidades físicas da rede e o impacto desta circulación nas liñas polas que vai circular.

Para a circulación dun transporte excepcional é necesaria unha autorización específica do Administrador de infraestruturas que inclúa as súas condicións particulares de aceptación e realización do transporte e se regulen as prescricións de circulación correspondentes.

A Consigna sobre tratamento dos transportes excepcionais e os erros de cargamento en ruta, especifica os transportes que, no eido da RFIG administrada por Adif e Adif-Alta Velocidade, son considerados excepcionais, así como o procedemento que regula a súa tramitación.

Ao abeiro diso, as EE.FF. que desexen realizar un Transporte Excepcional deberán ser dirixidas á Dirección de Seguridade na Circulación do administrador de infraestruturas ferroviarias, para que, a través do Grupo de Transportes Excepcionais (no sucesivo GTE) que preside, integrado pola Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación e as áreas técnicas do administrador de infraestruturas ferroviarias afectadas e, unha vez realizado o estudo técnico pertinente, emita a correspondente Autorización, se for o caso.

A Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación comunicará as posibles restricións incluídas nela, así como as condicións de transporte, ás Direccións do administrador de infraestruturas ferroviarias afectadas, á Empresa Ferroviaria e demais organismos afectados.

Se nun transporte interviñeren dúas ou máis Redes, a consideración de Transporte excepcional e a súa xestión estarán rexidos polo determinado na normativa internacional vixente (Ficha UIC 502-1).

Ver tamén **apartado 3.4.3** deste documento. Para máis información, consultar coa Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación (Directorio de Adif apartado 1,6).

## TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS

As EE.FF. e os Candidatos deberán indicar nas súas solicitudes de Adxudicación de Capacidade que esta vai ser utilizada para transportar materias perigosas, ademais de solicitar as paradas necesarias para realizar a súa intervención, para que sexa contemplado adecuadamente no proceso de programación, en conformidade co Art. 47.5 do RSF.

Cando se trate de agregar material que transporte MM. PP. a trens que non o teñen recollido no seu plan de transporte, é obrigatorio solicitar a autorización do administrador de infraestruturas ferroviarias antes da súa expedición.

No tocante á admisión do tren a vía regulada, as EE.FF. teñen que informar dos datos reais dos vagóns que transportan Mercadorías Perigosas, o número de orde que ocupan na composición do tren, o tipo de mercadorías transportadas, o número ONU, denominación das mesmas, cantidade, orixe e destino das mesmas, conforme o indicado no 1.4.3.6. do RID.

As EE.FF. e os Candidatos deberán garantir o cumprimento de todas as prescricións e normas que rexen eses transportes, para salvagardar a seguridade de terceiros e das propias infraestruturas.

# 4.8. Control do Uso dos Sucos

As EE.FF. e Candidatos teñen a obriga de utilizar a capacidade obtida nas condicións nas que lles foi asignada.

## 4.8.1. NORMAS PARA A MODIFICACIÓN DE SUCOS POR PARTE DO SOLICITANTE

Ver apartado 4.5.1 Concertados e Axustes Mensuais.

## 4.8.2. NORMAS PARA A REPROGRAMACIÓN DE SUCOS POR PARTE DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS

Ver apartado 4.5.1 Axustes Concertados e Axustes Mensuais.

## 4.8.3. NORMAS PARA O NON USO DE SUCOS POR PARTE DO SOLICITANTE

Ver apartado 4.8.4.

## 4.8.4. NORMAS PARA O CONTROL DO USO POR PARTE DO SOLICITANTE

As EE.FF. e Candidatos teñen a obriga de utilizar a capacidade obtida nas condicións nas que lles foi asignada. No caso de infraestruturas conxestionadas, o non uso inxustificado dos sucos asignados pode ser causa dunha infracción grave, se for atribuíble á EF. (Art. 107 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario).

O Xestor de Capacidade realizará mensualmente unha análise do nivel de utilización dos sucos asignados. Sen prexuízo das accións incluídas na LSF e que o administrador de infraestruturas ferroviarias poida emprender naqueles casos que supoñan unha perturbación significativa para un uso efectivo da infraestrutura, o Xestor de Capacidade proporalle ás EE.FF. e aos Candidatos a supresión ou modificación dos sucos cando detectar a falta de uso sistemático, especialmente no caso de liñas conxestionadas.

Cando a porcentaxe de uso for inferior a 80% nas liñas conxestionadas e 50% no resto, nun período continuado dun mes, o Xestor de Capacidade tamén poderá modificar a asignación de capacidade, sen restricións horarias, e comunicará por escrito esa circunstancia e xustificará de forma razoada as causas da decisión adoptada. Establécese un período de alegacións de 10 días a favor da E.F. ou Candidato.

# 4.9. TTR para a Xestión Intelixente da Capacidade

## 4.9.1. OBXECTIVOS DE TTR

RailNetEurope (RNE) e Forum Train Europe (FTE), co apoio da European Rail Freight Association (ERFA), están a traballar nun proxecto denominado TTR co obxectivo de harmonizar e mellorar o sistema de horarios ferroviarios para aumentar a competitividade do ferrocarril.

O TTR consiste nunha planificación mellorada da distribución da capacidade da infraestrutura (incluídas as restricións temporais de capacidade) e do proceso de asignación de capacidade.

O obxectivo é atender mellor as necesidades do mercado e conducir a un uso optimizado da capacidade existente. Pódese encontrar información detallada sobre o proxecto en ttr.rne.eu

O obxectivo é lograr a implantación do TTR para o calendario 2025, sempre que estea apoiado polo marco legal europeo e nacional.

A estratexia de capacidade de todos os administradores que integran RNE está publicada na seguinte ligazón:

https://ttr.rne.eu/capacity-strategies/

# 4.9.2. FACTORES DO PROCESO

O proceso de TTR baséase nos seguintes factores:

- Estratexia de capacidade (X * -60 a X * -36 meses): a estratexia de capacidade é a planificación da capacidade a longo prazo do administrador de infraestrutura.
- Modelo de capacidade (X * -36 a X * -18 meses) con partición de capacidade: o modelo de capacidade ofrece unha definición máis detallada do prognóstico da demanda e a división da capacidade en planificación anual, planificación progresiva e restricións temporais e capacidade non planificada.
- Aliñación internacional das restricións temporais de capacidade (TCR).
- Capacidade para solicitudes anuais: capacidade de coordinación nun prazo definido ou poñer a disposición para solicitudes realizadas fóra deste prazo.
- Capacidade para solicitudes de planificación progresiva: capacidade dedicada baseada en bandas de capacidade para un franxa de tempo ou rutas definidas, con prazos de solicitude específicos.
- Capacidade para solicitudes ad hoc: capacidade residual para solicitudes presentadas menos de 30 días antes da operación.

* X representa o primeiro día do horario de servizo 2025.

# 4.9.3. IMPLEMENTACIÓN

O administrador de infraestruturas participa da implementación do proxecto a nivel nacional. Os primeiros pasos na implementación do TTR estanse a realizar para o HS 2025, aínda que se está a realizar progresivamente, implantando aqueles compoñentes viables por cuestións normativas e pola necesidade de desenvolver novas ferramentas dixitais.

Igualmente, a implementación do TTR realizarase dunha forma gradual no tocante ao alcance xeográfico, comezando con algunhas liñas e aumentando este alcance progresivamente. As liñas nas que vai implantando o TTR están especificadas na estratexia de capacidade de cada HS.

Para máis información, pode contactar a Adif (One Stop Shop).

## 4.9.3.1. ESTRATEXIA DE CAPACIDADE

Como primeiro paso o establecemento do TTR, os Administradores de Infraestrutura elaborarán unha Estratexia de Capacidade para cada Servizo Horario, que será estruturado por liñas e cuxo obxectivo é servir de base para unha planificación de horarios máis precisa, tendo en conta as previsións tanto do Administrador como dos candidatos para os próximos Horarios de Servizo.

Deberá conter información de carácter xeral relacionada coa previsión de fluxos de tráfico, novas infraestruturas dispoñibles, restricións temporais de capacidade, etc. que supoñan un impacto significativo que permita afrontar unha planificación temperá da capacidade a nivel europeo.

O administrador de infraestruturas elaborou a Estratexia de Capacidade para os HS 2025 e 2026 para algunhas liñas da RFIG, que se irán ampliando gradualmente conforme se avance no establecemento do proxecto TTR en Europa.

## 4.9.3.2. MODELO DE CAPACIDADE E DISTRIBUCIÓN DA CAPACIDADE

Para continuar co proceso de implementación do proxecto TTR a nivel nacional, tras a Estratexia de Capacidade, o administrador de infraestruturas publicou o modelo de capacidade para o Horario 2024-2025 das liñas incluídas na Estratexia de Capacidade para o HS 2024/2025 publicada en xullo de 2022 e elaborará o Modelo de Capacidade para os Horarios de Servizo sucesivos.

O modelo de capacidade baséase na capacidade posta a disposición polo administrador de infraestruturas, os requisitos do mercado (por exemplo, novos plans de servizo) e os TCR (Restricións temporais de capacidade) e serve como base para axustar a capacidade que se porá a disposición dos candidatos. Para cumprir con este propósito, a capacidade é clasificada en función de diversas necesidades comerciais e técnicas ("cotas de capacidade").

### 4.9.3.2.1. COMUNICACIÓN DAS NECESIDADES DE CAPACIDADE

Os solicitantes poden comunicar as súas necesidades de capacidade ao administrador de infraestruturas entre X * -30 e X * -18 meses a través da ferramenta RNE denominada ECMT.

Os anuncios de necesidades de capacidade son considerados indicacións non vinculantes dos solicitantes sobre as necesidades futuras de capacidade incluídas.

O administrador de infraestruturas utilizará, se as EEFF lla facilita, a información fornecida como entrada á capacidade. En ningún caso o administrador de infraestruturas pode garantir a inclusión de toda a información sobre as necesidades de capacidade expresada no modelo de capacidade final, nin as informacións de necesidades de capacidade poden dar prioridade no seguinte proceso de asignación de capacidade.

## 4.9.3.3. PROPOSTA DE CAPACIDADE

Ao redor de X-18, o Administrador de Infraestruturas traballará no axuste da capacidade que se porá a disposición dos candidatos e estará constituída por unha combinación de sucos pre-construídos, sucos tipo, tendo en conta as restricións temporais de capacidade previstas e os acordos marco vixentes, para cubrir as diferentes necesidades comerciais. A proposta de capacidade tamén pode incluír capacidade non planificada.

No caso das liñas transfronteirizas, estas actividades harmonizaranse cos Administradores de Capacidade colaterais.

Para que os solicitantes poidan planificar e harmonizar as súas solicitudes, o administrador de infraestruturas ferroviarias publicará a subministración de capacidade para as solicitudes de capacidade anuais e as solicitudes de planificación continua como moi tarde en X-11.

## 4.9.3.4. ESTUDOS DE VIABILIDADE

Os candidatos poden solicitar estudos de viabilidade a partir de X-15. No caso de tratarse dun estudo de viabilidade internacional, o estudo será elaborado conxuntamente polos administradores de infraestrutura afectados.

Pódense solicitar os estudos de viabilidade por diversos motivos, entre outros, o estudo dun suco para novos tráficos. Os estudos de viabilidade non darán lugar a unha revisión da distribución da capacidade publicada no Modelo de Capacidade (ver 4.9.3.2).

Para obter os mellores resultados, é recomendable os candidatos utilizaren o Sistema de Coordinación de Sucos (PCS) para solicitar Estudos de Viabilidade.

### 4.9.4. PROXECTO PILOTO DE TTR OU IMPLEMENTACIÓN TEMPERÁ DUN OU MÁIS COMPOÑENTES DO PROCESO DE TTR

Non aplica.

# 4.10. Principios de Adxudicación de Capacidade en Corredores Internacionais de Mercadorías, RFC

Os Corredores Ferroviarios Europeos de Mercadorías, Atlántico e Mediterráneo estableceron para cada un deles un organismo denominado Portelo Único, para os candidatos solicitaren e recibiren respostas nun único lugar e cun único trámite, con relación á capacidade de infraestrutura para os trens de mercadorías que atravesen, polo menos, unha fronteira ao longo de calquera dos Corredores Europeos de Mercadorías.

A solicitude, xestión e adxudicación de capacidade para trens de mercadorías internacionais que circulen polos corredores Atlántico e Mediterráneo será realizada a través da ferramenta informática do **Path Coordination System (PCS)**, segundo os procesos establecidos nos respectivos Documentos de Información do Corredor (CID) e aliñados cos procedementos internacionais acordados no marco de RNE. Os solicitantes deben aceptar os termos e condicións xerais do Corredor en PCS antes de realizar as súas solicitudes.

En conformidade co artigo 13 do Regulamento, o Consello de Administración do Corredor estableceu un C-OSS, que é único organismo onde os solicitantes poden solicitar e recibir capacidade de infraestrutura para trens internacionais de mercadorías no corredor. O C-OOS é o único responsable de realizar todas as actividades relacionadas coa decisión de publicación e designación con respecto ás aplicacións de PaPs e RC; en nome dos administradores o C-OSS realiza as súas tarefas de forma non discriminatoria e garda a confidencialidade respecto dos solicitantes. O idioma oficial do C-OSS para a comunicación é o inglés.

O C-OSS encárgase, en nome dos Administradores de Infraestruturas do Corredor, das tarefas relacionadas coa xestión de capacidade internacional, tales como, entre outras: coordinación da fase de pre-deseño da oferta PaP, publicación dos sucos PaPs, recepción das solicitudes de capacidade, reserva dos PaPs solicitados, coordinación da fase de deconstrución e da fase de asignación dos Horarios de Servizo, tamén executa coordinación da fase de asignación no caso de solicitudes fóra de prazo e da fase

de asignación de solicitudes ad-hoc segundo o establecido no Documento de Información do Corredor.

O marco para a asignación da capacidade fundaméntase no Artigo 14.1 do Regulamento, os Consellos Executivos dos Corredores ferroviarios de mercadorías acordaron un marco común para a asignación de capacidade (FCA). Estes documentos están dispoñibles no CIP en https://cip-online.rne.eu/. A FCA constitúe a base para a asignación de capacidade por parte do C-OSS.

O Corredor aplica os prazos internacionais definidos por RNE para a presentación de solicitudes de capacidade, así como para a asignación de sucos (para o calendario do Corredor, ver http://www.rne.eu/sales-timetabling/timetabling-calender/. Os PAP son unha oferta conxunta de rutas transfronteirizas coordinadas para o Horario de Servizo, producido polos administradores de infraestrutura participantes no Corredor. O C-OSS actúa como un punto de contacto único para a publicación e asignación de PaPs.

Os servizos relacionados co ferrocarril son servizos específicos cuxa asignación segue as normas nacionais, polo que as solicitudes deben ser presentadas directamente aos administradores de infraestruturas interesados. Igualmente, os contratos de acceso á rede son celebrados entre o administrador da infraestrutura e o solicitante en función das condicións nacionais de acceso á rede.

O Administrador de infraestruturas participa en dous Corredores Ferroviarios Europeos de Mercadorías, o Atlántico e o Mediterráneo, en conformidade co establecido no Regulamento.

### Corredor Atlántico

O catálogo de sucos internacionais de mercadorías deste corredor está dispoñible en:

https://www.atlantic-corridor.eu/library/public-documents/

### Corredor Mediterráneo

O catálogo de sucos internacionais de mercadorías deste corredor está dispoñible en:

https://www.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/

# 4.11. Asignación de Intervalos Horarios para a Realización de Probas con Entrega de Vía Bloqueada

En conformidade co Artigo 133. Circulación para probas, ensaios e traslados, apartado 1, do Real Decreto 929/2020, de 27 de outubro, sobre seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias, a realización de probas, ensaios ou traslados na Red Ferroviaria de Interés General por un vehículo ferroviario que non teña unha autorización de posta no mercado que os ampare, require, segundo os casos establecidos neste artigo, unha autorización provisional da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou que o Administrador de Infraestruturas da rede sobre a que se vaian realizar as probas outorgue un permiso de acceso á súa rede.

O citado Artigo 133 recolle o procedemento que se debe seguir.

O administrador de infraestruturas asignará intervalos horarios para realizar as probas de material rodante na RFIG, en explotación comercial, da súa titularidade, de acordo con criterios transparentes e non discriminatorios.

# 4.11.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN E ALCANCE

Será de aplicación, con carácter xeral, a todas aquelas probas que requiran para a súa realización a entrega dunha vía bloqueada, requisito que se determinará na Consigna que regulará as probas.

En concreto, ás solicitudes de asignación de intervalos horarios para probas con entrega de vía bloqueada seguintes:

| TIPO DE PROBAS |
|---|
| Probas de prototipos de material motor/remolcado |
| Probas de validación de modificación do tren |
| Probas tipo/serie homologación de material motor/remolcado |
| Probas de cobertura e calidade de servizo para a rede GSM-R |
| Probas de homologación/validación de equipos embarcados ERTMS, ASFA Digital, etc. |
| Probas doutros equipos embarcados |

As empresas ferroviarias, antes de realizar as probas e uso das franxas horarias necesarias, deberán dispoñer da documentación técnica expedida polos organismos responsables, AESF, Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación, etc. obrigatoria para a circulación do vehículo con entrega de vía bloqueada.

# 4.11.2. DESCRIPCIÓN DO PROCESO

## Modo de presentación da solicitude

O candidato que efectúa a solicitude declarará as persoas debidamente acreditadas que o representen para tales efectos, así como o domicilio social ao que o administrador de infraestruturas ferroviarias remitirá as oportunas notificacións e, se for o caso, presentará un documento que acredite a súa inscrición no Rexistro Especial Ferroviario (Art. 61 LSF)

As Empresas Ferroviarias deberán solicitar os intervalos horarios para realizar probas á Subdirección Territorial de Circulación correspondente, utilizando as ferramentas informáticas que o administrador de infraestruturas ferroviarias poña á súa disposición ou por correo electrónico, especificando o tempo de ocupación da vía por cada tramo solicitado, con 10 días útiles de antelación á realización da proba.

## Análisis e clasificación das solicitudes

As solicitudes recibidas ordenaranse segundo a data e hora da súa recepción.

O Administrador de infraestruturas analizará as solicitudes recibidas, tendo en conta os criterios de prioridade na asignación, tratando de atender todas as peticións das empresas solicitantes.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

Se houber intervalos horarios dispoñibles para todos os clientes, asignaranse a eles.

Cando non for posible atender inicialmente as solicitudes por coincidencia de peticións nun mesmo período de tempo e tramo de liña, a asignación atenderase buscando o máximo aproveitamento das vías e as súas características técnicas, tendo en conta para a súa asignación, por orde descendente de prioridade, os seguintes:

### Criterios de prioridade na asignación

1. Probas dte compatibilidade como consecuencia de modificacións dos sistemas de sinalización que afecten a trens homologados, que xa realizan servizo comercial na RFIG (ASFA dixital, novas versións de ERTMS, etc.).
2. Probas de ampliación de Certificados de Seguridade vixentes para liñas da RFIG.
3. Probas de obtención de Certificados de Seguridade para liñas da RFIG.
4. Probas de compoñentes de interoperabilidade.
5. Probas de autorización de entrada en servizo de subsistemas de control ou mando e sinalización.
6. Probas de autorización de entrada en servizo de subsistemas de material rodante.
7. Probas de validación de modificación do tren.
8. Probas tipo/serie de homologación de material motor/remolcado.
9. Probas de prototipos de material motor/remolcado.

## Coordinación

Se durante o período previsto o administrador de infraestruturas comprobase que, unha vez aplicados os criterios de asignación previstos anteriormente, existen solicitudes incompatibles entre si, recurrirá a coordinalas para tratar de satisfacelas, para o que aplicará o proceso de coordinación establecido no artigo 8 da Orde FOM 897/2005, do 7 de abril, sobre a declaración sobre a rede e ao procedemento de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

Na coordinación de solicitudes, o Administrador de infraestruturas resolverá os conflitos, e poderá propoñerlles aos candidatos asignacións alternativas de intervalos horarios de infraestruturas para probas que difiran do solicitado. Os solicitantes poderán aceptar ou rexeitar a proposta no prazo máximo de 3 días útiles desde que se lles notifique. Non obstante, para que a proposta do Administrador de Infraestruturas poida ser efectuada é preciso transmitir a todos os solicitantes implicados a asignación dos intervalos horarios e das fases de coordinación.

## Comunicación de los intervalos horarios para pruebas

El administrador de infraestructuras comunicará la asignación de los intervalos horarios para pruebas a los solicitantes. Los clientes comunicarán, a la mayor brevedad, O administrador de infraestruturas comunicaralles aos solicitantes a asignación dos intervalos horarios para probas. Os clientes comunicarán, o antes posible, calquera renuncia á asignación provisional do intervalo horario concedido.

Finalmente, no caso de que:

- Houber diferentes solicitantes para un mesmo intervalo horario; o administrador de infraestruturas elaborará unha acta de concesión de intervalos horarios para probas nas que se determinan as mesmas e a aceptación por parte dos solicitantes.
- Existir un único solicitante; o administrador de infraestruturas comunicará a través da ferramenta informática, se for o caso, ou por correo electrónico os intervalos horarios concedidos.

# 4.11.3. MANTEMENTO E CAUSAS EXCEPCIONAIS

Os intervalos horarios para probas poderán ser suspendidos ou modificados, previa comunicación aos clientes afectados, para tarefas de mantemento non programadas ou como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, etc., sen que o adxudicatario poida reclamarlle ningún tipo de responsabilidade nin compensación económica ao administrador de infraestruturas.

Serán de exclusiva responsabilidade dos adxudicatarios calquera dano causado, con motivo da realización das probas á infraestrutura ferroviaria, así como dos danos directos e prexuízos directos ou indirectos que puidesen ser ocasionados tanto ao administrador de infraestruturas como a terceiros.

# 4.11.4. TARIFAS

A asignación de intervalos horarios para utilizar as liñas ferroviarias integrantes da RFIG para probas con entrega de vía bloqueada será liquidada aplicando os canons establecidos na Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, aos trens-quilómetro incluídos na autorización que o administrador de infraestruturas ferroviarias expida para esa asignación.

A autorización de intervalos horarios para probas con entrega en vía bloqueada implica a adxudicación de capacidade para todos os quilómetros da vía que se vai utilizar e, segundo as prescricións de circulación determinados na Consigna publicada para o efecto, de todos os quilómetros da vía contigua e implica a circulación de todos os quilómetros autorizados, na medida na que a asignación destes intervalos horarios con entrega de vía bloqueada provocan a restrición do uso desa liña por todos os demais terceiros.

Os trens–quilómetro aos que se lle aplicarán os canons serán determinados segundo as seguintes premisas:

- En función da velocidade máxima da liña na que se realizarán as probas, será determinada a distancia máxima, medida en km, que podería percorrer un tren no intervalo horario asignado.
- Dado que as probas serán realizadas por medio da entrega de vía bloqueada, se as prescricións de circulación determinadas na Consigna publicada para o efecto esixen o bloqueo da vía contigua, os trens-quilómetro adxudicados serán determinados en función da distancia que se puidese percorrer, por ambas as vías, no intervalo horario asignado, segundo as características da liña na que se vaian realizar as probas.
- A determinación dos trens-quilómetro circulados será realizada calculando a distancia que podería percorrer un tren no intervalo horario asignado, en función das características da liña na que se vaian realizar as probas.

A liquidación dos canons será realizada aplicándolles aos trens-quilómetro calculados na forma anteriormente descrita, a tarifa unitaria vixente en cada momento.

Se unha vez asignado o intervalo horario con entrega de vía bloqueada, a empresa ferroviaria non utiliza todo o período horario asignado, por causas atribuíbles á empresa ferroviaria, facturaríase a totalidade do canon correspondente ao período asignado.

No caso de ser necesaria para realizar probas a apertura extraordinaria de estacións, aplicarase a tarifa vixente, recollida na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento, correspondente ao Servizo Complementario SC-1, Transportes Excepcionais.

# 5 SERVICIOS E RÉXIME ECONÓMICO E TRIBUTARIO


5.1. Introdución

5.2. Principios Tarifarios/Precios

5.3. Paquete de Acceso Mínimo e Prexos

5.4. Servizos Básicos e Prezos

5.5. Servizos Complementarios e Prezos

5.6. Servizos Auxiliares e Prezos

5.7. Sancións e Incentivos Financieros

5.8. Sistema de Incentivos

5.9. Actualización ou Modificación de Taxas, Canons e Prezos

5.10. Formas de Pagamento


ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

# ÍNDICE


5.3.1 TASAS 123

5.3.2. CANONS FERROVIARIOS 126

5.7.1. SANCIÓNS POR MODIFICACIÓN DE SUCO 133

5.7.2. SANCIÓNS POR ALTERACIÓN DE SUCO 133

5.7.3. SANCIÓNS POR NON USO DE SUCO 133

5.7.4. SANCIÓNS POR CANCELACIÓN DE SUCO 133

5.7.5. INCENTIVOS / DESCONTOS 133

# 5.1. Introdución

AS EE.FF. e demais Candidatos teñen dereito a recibir de maneira non discriminatoria o acceso á infraestrutura, incluído o acceso por vía férrea ás instalacións e aos servizos que se prestan nelas, así como o paquete de acceso mínimo.

A Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, determina a estrutura das Taxas e Canons Ferroviarios, así como a dos prezos pola prestación de servizos Básicos Complementarios e Auxiliares.

En conformidade coa disposición transitoria primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións, seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixentes, no momento de entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta

Os servizos que pode prestar o administrador de infraestruturas ferroviarias no seu ámbito de competencia son os seguintes:

- Paquete de Acceso Mínimo
- Servizos Básicos.
- Servizos Complementarios.
- Servizos Auxiliares.

# 5.2. Principios Tarifarios/ Prezos



Estes principios están apoiados nas seguintes figuras:

- Taxas e Canons Ferroviarios
- Prezos pola Prestación de Servizos Básicos, Complementarios e Auxiliares.

As Taxas ferroviarias satisfán os feitos impoñibles consistentes en prestar servizos incluídos na LSF.

A utilización das infraestruturas ferroviarias e instalacións de servizos de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias dará lugar á recibir prestacións patrimoniais de carácter público non tributario que recibirán o nome de canons ferroviarios

Os canons ferroviarios gravan a utilización das infraestruturas ferroviarias e serán fixados en conformidade cos principios xerais de viabilidade económica das infraestruturas, explotación eficiente das mesmas, situación do mercado e equilibrio financeiro na prestación dos servizos e, de acordo cos criterios de igualdade, transparencia e non discriminación entre fornecedores de servizos de transporte ferroviario, tamén se garantirá que o sistema de canons utilizado se axusta aos mesmos principios en toda a rede.

A contía dos canons de acceso mínimo ás liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e de acceso a infraestruturas que conecten con instalacións de servizo será equivalente aos custos directamente imputables á explotación do servizo ferroviario.

Igualmente, o sistema de adicións e bonificacións recollido no artigo 97 terá en conta, para a explotación efectiva da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, criterios que reflictan o grao de conxestión da infraestrutura e un correcto funcionamento desta, o fomento de novos servizos de transporte ferroviario, así como a necesidade de fomentar o uso de liñas infrautilizadas, garantindo, en todo caso, unha competencia óptima entre as empresas ferroviarias.

A contía dos canons esixidos pola utilización das instalacións de servizo de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias non superará o custo da súa prestación máis un beneficio razoable, de acordo co Artigo 98 da LSF.

A prestación dos Servizos Básicos, Complementarios e Auxiliares está regulada na vixente Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, e no Regulamento do Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, do 30 de decembro), sempre que este último non se opoña ao incluído na citada lei.

## RÉXIME ECONÓMICO

A prestación dos Servizos ferroviarios Básicos, Complementarios e Auxiliares está suxeita ao pagamento de prezos, que son de carácter privado.

Segundo o Art. 101 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, os prezos por acceder por vía férrea a unha instalación de servizo e pola prestación dos servizos básicos non poderán superar o custo da súa prestación mais un beneficio razoable.

Os servizos complementarios e auxiliares prestados nas instalacións de servizo estarán suxeitos a prezos libremente pactados entre as partes. Non obstante, cando tales servizos sexan fornecidos por un único provedor, os prezos que este aplique non poderán superar o custo da súa prestación mais un beneficio razoable.

Non serán devindicados prezos privados polos servizos e o acceso ás instalacións de servizo suxeitos ao pagamento dos canons ferroviarios regulados no Título VI da lei 38/2015 do Sector Ferroviario.

O establecemento e aplicación dos prezos estará rexido sempre polos principios de obxectividade, transparencia, igualdade de acceso e non discriminación das Empresas Ferroviarias e Candidatos.

Seranlle aboados os prezos dos servizos prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias e irán destinados a financiar súa actividade, sempre co obxectivo de garantir o equilibrio financeiro.

A política de prezos tenderá a crear unha dinámica que favoreza a contención dos gastos de explotación, e adaptará os investimentos aos requirimentos reais da demanda, evitando problemas de sobrecapacidade ou conxestión.

# 5.3. Paquete de Acceso Mínimo e Prezos

As EE.FF. e demais Candidatos terán dereito a recibir en condicións de igualdade o acceso á infraestrutura. En concreto, terán dereito a:

- Tramitar as solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria.
- Poñer a disposición a capacidade concedida.
- Utilizar a infraestrutura ferroviaria, incluídas bifurcacións e desvíos da rede.
- Controlar o tren, incluída sinalización, regulación, expedición, así como comunicación e subministración de información sobre circulación ferroviaria.
- Utilizar as instalacións de alimentación eléctrica para a corrente de tracción, cando estiveren dispoñibles.
- Información sobre os servizos de circulación de trens e posibles atrasos.
- Calquera outra información necesaria para introducir ou explotar o servizo para o que se concedeu a capacidade.

No Anexo K están detalladas as condicións xerais de uso dos Sistemas de Información, que o administrador de infraestrutura pon a disposición dos candidatos /empresas ferroviarias, tamén se determina que información lle deben facilitar os candidatos /empresas ferroviarias ao administrador de infraestrutura para poder desempeñar as súas funcións.

## 5.3.1. TAXAS

As Taxas ferroviarias satisfán os feitos impoñibles consistentes na prestación de servizos incluídos na LSF.

A continuación, detállanse as principais Taxas Ferroviarias vixentes, en conformidade co establecido na LSF.

### TAXAS DA AXENCIA ESTATAL DE SEGURIDADE FERROVIARIA

Segundo establece a LSF, a xestión, liquidación e recadación destas taxas correspóndelle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Constitúe o feito impoñible destas taxas, a prestación dos servizos necesarios para outorgar as homologacións, certificacións, expedir títulos ao persoal ferroviario, expedir Licenzas de empresa ferroviaria, Certificados de Seguridade ás empresas ferroviarias e Autorizacións de Seguridade ao administradores de infraestruturas ferroviarias, pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Estas taxas, recollidas no Título VI, Capítulo I, da LSF, son:

- Sección 1ª Taxa por licenza de empresa ferroviaria.
- Sección 2ª Taxa por outorgamento de autorización de seguridade e de certificado de seguridade.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

- Sección 3ª Taxas por homologación de centros, certificación de entidades e material rodante, outorgamento de títulos e licenzas, autorizacións de entrada en servizo e inscrición de vehículos.
- Sección 4ª Taxa pola prestación de servizos e realización de actividades en materia de seguridade ferroviaria.

# TAXAS DOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Segundo establece a LSF, a xestión e liquidación destas taxas correspóndelles aos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias:

- Art. 93 Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario.

Constitúe o feito impoñible da taxa a utilización privativa ou o aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario realizados mediante concesións e autorizacións.

- Disposición Adicional 24ª Taxa por informes e outras actuacións.

Constitúe o feito impoñible da taxa a prestación de informes técnicos, expedición de certificados e demais actuacións facultativas no artigo cuarto do Decreto 140/1960, do 4 de febreiro, polo que se valida a taxa por informes e outras actuacións que deban ser realizadas nas tramitacións instadas perante os administradores de Infraestruturas Ferroviarias.

## Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario

Constitúe o feito impoñible da taxa a utilización privativa ou o aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario realizados mediante concesións e autorizacións.

Non se esixirá o pagamento da taxa ás persoas físicas ou xurídicas distintas das sociedades de capital, cando a utilización privativa ou aproveitamento especial de bens de dominio público non supoña unha utilidade económica para o concesionario, persoa autorizada ou adxudicatario ou, aínda que dita utilidade existise, o uso ou o aproveitamento implique para o beneficiario condicións ou contraprestacións que o anulen ou o fagan irrelevante. Esta circunstancia será reflectida nos pregos de condicións ou cláusulas da autorización ou concesión.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias estarán exentos do pagamento desta taxa.

A devindicación da taxa producirase co outorgamento inicial e mantemento anual da concesión, autorización ou adxudicación e será esixible na contía que corresponda e nos prazos sinalados nas condicións da concesión, autorización ou adxudicación.

Serán suxeitos pasivos da taxa os concesionarios, persoas autorizadas ou adxudicatarios ou, de ser o o caso, quen se subrogue no seu lugar.

A Lei 26/2022, do 19 de decembro, modificou o Artigo 93.6 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e, desde o 1 de xaneiro de 2023, as cantidades da Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens do dominio públicos:

| MODALIDADE DE UTILIZACIÓN OU APROVEITAMENTO | BASE IMPOÑIBLE | TARIFA |
|---|---|---|
| Subsolo ou voo utilizado para cruces transversais de redes de subministración. | Metro cadrado | 0,15 €/m²-mes |
| Subsolo ou voo utilizado por redes de subministración do sistema ferroviario. | Metro cadrado | 0,05 €/m²-mes |
| Resto de usos do subsolo e voo. | Metro cadrado | 0,30 €/m²-mes |
| Solo clasificado urbanisticamente como non urbanizable utilizado por instalacións de subministración. | Metro cadrado | 0,35 €/m²-mes |
| Solo clasificado urbanisticamente como urbano ou urbanizable utilizado por instalacións de subministración. | Metro cadrado | 0,68 €/m²-mes |
| Solo utilizado por instalacións de subministración para o sistema ferroviario independentemente da súa clasificación urbanística. | Metro cadrado | 0,05 €/m²-mes |
| Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable para conexiones de instalaciones de servicio ferroviarias y cargaderos con la red ferroviaria. | Metro cadrado | 0,05 €/m²-mes |
| Solo clasificado urbanisticamente como non urbanizable para conexións de instalacións de servizo ferroviarias e zonas de carga coa rede ferroviaria. | Metro cadrado | 0,20 €/m²-mes |
| Solo clasificado urbanisticamente como non urbanizable para instalacións de servizos recollidas no apartado 1 do artigo 42 desta lei. | Metro cadrado | 0,30 €/m²-mes |
| Solo clasificado urbanisticamente como urbano ou urbanizable para instalacións de servizos recollidas no Apartado 1 do artigo 42 desta lei. | Metro cadrado | 0,60 €/m²-mes |
| Outras ocupacións de solo clasificado urbanisticamente como non urbanizable. | Metro cadrado | 0,40 €/m²-mes |
| Outras ocupacións de solo clasificado urbanisticamente como urbano ou urbanizable. | Metro cadrado | 0,70 €/m²-mes |

A cota tributaria será o resultado de aplicar á base impoñible as tarifas anteriores por mes ou fracción de mes por cada metro cadrado de superficie ocupada segundo a modalidade de uso ou aproveitamento.

O administrador de infraestruturas ferroviarias liquidará esta taxa por anos naturais, agás as devindicacións por períodos inferiores ao ano natural, que o serán por esa fracción de ano.

# 5.3.2. CANONS FERROVIARIOS

Os Canons Ferroviarios son as cantidades que os administradores de infraestruturas perciben das empresas ferroviarias por usar as liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG), as estacións de viaxeiros, terminais de carga e outras instalacións de servizo.

A Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, introduciu modificacións no seu CAPÍTULO II,

Canons ferroviarios e prezos derivados da utilización de infraestrutura ferroviaria e instalacións de servizo.

Non obstante, en conformidade coa Disposición transitoria primeira da precitada Lei 26/2022, Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións, seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixentes no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos de acordo co sistema establecido na mesma.

## MARCO NORMATIVO

A continuación resúmese a normativa aplicable considerada para cuantificar os canons ferroviarios e fixar as correspondentes tarifas:

- Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012, pola que se establece un espazo ferroviario europeo único.
- Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.
- Regulamento de Execución (UE) 2015/909 da Comisión, do 12 de xuño, sobre as modalidades de cálculo dos custos directamente atribuíbles á explotación do servizo ferroviario.
- Lei 3/2013, do 4 de xuño, pola que se crea a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia (CNMC).
- Lei 31/2022, do 23 de decembro, de Orzamentos Xerais do Estado para o ano 2023.

Coa entrada en vigor da nova redacción do artigo 100 (segundo a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pola Lei 26/2022, do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias e que se aproba un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e incorporado á Declaración sobre a Rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro Regulamento de determinación dos canons ferroviarios".

Coa publicación desta última Disposición Transitoria garántese o mantemento das cantidades establecidas para liquidar os canons ferroviarios ata os Administradores de Infraestruturas Ferroviarias disporen dun Regulamento onde se establezan novas tarifas ou se modifiquen as vixentes.

Como na data de publicación deste documento, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) non conta cun Regulamento aprobado polo Consello de Administración desta Entidade Pública Empresarial, é aplicable a Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

Por último, e no tocante á adaptación da norma aos principios de boa regulación, cómpre sinalar que a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, simplifica o procedemento para determinar canons ferroviarios e durante a súa elaboración puidéronse pronunciar todas as entidades e empresas afectadas.

# CANONS DE ACCESO MÍNIMO ÁS LIÑAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DA REDE FERROVIARIA DE INTERESE XERAL E DE ACCESO A INFRAESTRUTURAS QUE CONECTEN CON INSTALACIÓNS DE SERVIZO

Constitúe o orzamento de feito de cada un dos canons sinalados a continuación o uso das liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e do resto de elementos da infraestrutura ferroviaria, así como a prestación de servizos inherentes a ese uso, nas seguintes modalidades:

## A. CANON POLOS SERVIZOS DE ACCESO E XESTIÓN DE CAPACIDADE/MODALIDADE A

Para os seguintes servizos do paquete de acceso mínimo: tramitación das solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria, posta a disposición da capacidade concedida, control do tren, incluída sinalización, regulación, expedición, así como comunicación e subministración de información sobre circulación ferroviaria e por calquera outra información necesaria para introducir ou explotar o servizo para o que se concedeu capacidade.

A cota íntegra será determinada en función de cada tren quilómetro adxudicado, distinguindo por tipo de liña afectada e tipo de servizo de acordo coa definición que conteña a declaración sobre a rede.

Mediante esta modalidade son repercutidos os custos do proceso de adxudicación de capacidade, os de xestión do tráfico, seguridade na circulación e os de reposición das instalacións de seguridade e control de tráfico, directamente atribuíbles á explotación do servizo ferroviario.

## B. CANON POR UTILIZACIÓN DAS LIÑAS FERROVIARIAS E OUTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON ESTAS/MODALIDADE B

Pola acción e efecto de usar a infraestrutura ferroviaria, incluídas bifurcacións e desvíos de rede.

A cota íntegra será determinada en función dos trens quilómetro circulados, distinguindo por tipo de liña e tipo de servizo segundo a definición que conteña a declaración sobre a rede.

Mediante esta modalidade son repercutidos os custos de mantemento e conservación da infraestrutura ferroviaria directamente atribuíble á explotación do servizo ferroviario.

## C. CANON POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE TRANSFORMACIÓN E DISTRIBUCIÓN DA ENERXÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN/MODALIDADE C

Pola acción e efecto de utilizar as instalacións de alimentación eléctrica para a corrente de tracción, cando estiveren dispoñibles.

A cota íntegra é determinada en función dos trens quilómetro circulados por liñas ferroviarias electrificadas, distinguindo por tipo de liña, tipo de servizo e tipo de tracción segundo a definición recollida na declaración da rede.

Mediante esta modalidade son repercutidos os custos de mantemento e conservación das instalacións de electrificación e os seus custos de reposición, directamente atribuíbles á explotación do servizo ferroviario. Terán a consideración de instalacións de electrificación as subestacións, incluídos os edificios técnicos, a catenaria, as subestacións móbiles e calquera outra instalación, equipamento ou elemento necesario para o proceso de transformación e distribución de enerxía necesaria para o seu proceso de transformación e distribución.

Terán a consideración de obrigados ao pagamento do canon:

a) Na modalidade A, as empresas ferroviarias que sexan adxudicatarias de capacidade para circular pola Rede Ferroviaria de Interese Xeral, así como calquera dos suxeitos mencionados no Artigo 34 que, sen ter a consideración de empresas ferroviarias, obteñan adxudicación de capacidade.

b) Na modalidade B, as empresas ferroviarias que utilicen as liñas ferroviarias.

c) Na modalidade C, as empresas ferroviarias que utilicen as instalacións de electrificación.

O período impositivo coincide co mes natural.

A devindicación prodúcese o último día do período impositivo.

Os servizos da Modalidade A serán imputados ao período impositivo no que se utilice ou se puidese utilizar a capacidade concedida, a Modalidade B no período no que se utilice a liña ferroviaria ou o elemento correspondente da infraestrutura ferroviaria e a Modalidade C no período no que sexan utilizadas as instalacións de electrificación.

A liquidación das modalidades deste canon seralle notificado ao obrigado ao pagamento e o seu pagamento será realizado no prazo de vinte días útiles contados desde a data en que se produza a notificación.

## CANONS POLA UTILIZACIÓN DE INSTALACIÓNS DE SERVIZO DE TITULARIDADE E XESTIÓN EXCLUSIVA DOS ADMINISTRADORES XERAIS DE INFRAESTRUTURA

Constitúe o orzamento de feito dos canons recollidos neste artigo a utilización das instalacións de servizo cuxa xestión está reservada en exclusiva aos administradores xerais de infraestruturas, nas seguintes modalidades:

a) Canon pola utilización de estacións de transporte de viaxeiros (modalidade A).

b) Canon pola utilización doutras instalacións de servizos dos administradores xerais de infraestruturas (modalidade B). Esta modalidade inclúe o uso de vías de apartado, de formación de trens e manobras, de mantemento, de lavado e limpeza e de subministración de combustible. Tamén se incluirá nesta modalidade a utilización de vías nas estacións de viaxeiros como vías de apartado e para realizar determinadas operacións.

c) Canon por utilización de puntos de carga titularidade dos administradores xerais de infraestrutura (Modalidade C). Esta modalidade inclúe a utilización das vías de carga e descarga de mercadorías.

Estes canons son descritos no Capítulo 7 desta Declaración sobre a Rede.

## CONTÍA DOS CANONS

En conformidade co Artigo 96.1 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, a utilización das infraestruturas ferroviarias e instalacións de servizos de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias dará lugar percibir prestacións patrimoniais de carácter público non tributario reguladas nos artigos 97 e 98, que recibirán o nome de canons ferroviarios. A súa determinación, que será realizada polos administradores de infraestruturas ferroviarias seguindo o disposto no artigo 100, será aprobada por un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración, que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado" e incorporado á declaración sobre a rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria I da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador, recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro Regulamento de determinación dos canons ferroviarios".

# 5.4. Servizos Básicos e Prezos

Son básicos os servizos prestados en calquera das instalacións de servizos recollidas no Artigo 42 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario. Os prezos por prestar os servizos básicos non poderán superar o custo da súa prestación mais un beneficio razoable.

A súa prestación non é obrigatoria; as disposicións serán aplicables só cando o servizo sexa ofrecido polo explotador da instalación de servizo.

Os Servizos Básicos ofrecidos en cada momento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Declaración sobre a Rede, deberán ser prestados de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria ou outro candidato que os solicite.

A oferta de Servizos Básicos que o administrador de infraestruturas poderá prestar, nos Terminais de Carga e nas Estacións de Viaxeiros, recóllese no capítulo 7. Instalacións de Servizo, así como os seus respectivos prezos.

Igualmente, as fichas descritivas dos servizos básicos, prestados no ámbito dos Terminais de Carga e das Estacións de Viaxeiros, así como as súas condicións de prestación, condicións de acceso e prezos; están dispoñibles no Capítulo 7 desta DR e nas fichas descritivas das instalacións de servizo, aplicación PISERVI, que están dispoñibles na páxina web do administrador de infraestruturas como anexo desta Declaración sobre a Rede.

# 5.5. Servizos Complementarios e Prezos

Os Servizos Complementarios nas instalacións de servizo, titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias, destinados a facilitar o funcionamento do sistema ferroviario, serán facilitados ás Empresas Ferroviarias e demais Candidatos segundo o establecido no Art. 44 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

Os servizos Complementarios prestados nas instalacións de servizo estarán suxeitos a prezos libremente pactados entre as partes. Con todo, cando tales servizos foren proporcionados por un único provedor, os prezos aplicados por este non poderán superar o custo da súa prestación mais un beneficio razoable.

Os Servizos Complementarios ofrecidos en cada momento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Declaración sobre a Rede, deberá prestalos de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

Poden ser Servizos Complementarios, segundo o Apartado 18 do anexo I da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario os seguintes:

- Subministración de corrente de tracción, as cantidades aboadas por este concepto figurarán nas facturas separadamente dos canons aplicados pola utilización das infraestruturas ferroviarias de alimentación de enerxía eléctrica. (Servizo prestado por Adif-Alta Velocidade)
- Prequecemento de trens de viaxeiros. (Este servizo non é ofrecido por Adif, nin por ADIF-Alta Velocidade).
- Contratos personalizados para control do transporte de mercadorías perigosas e asistencia á circulación de convois especiais. (Servizo prestado por Adif e ADIF-Alta Velocidade).

En conformidade co expresado neste documento, o administrador de infraestruturas ofrece ás Empresas Ferroviarias e demais Candidatos a prestación dos seguintes servizos:

| SERVIZOS COMPLEMENTARIOS, EN ÁMBITO XERAL | |
|---|---|
| **SC-1** | **TRANSPORTES EXCEPCIONAIS** |
| Descrición | Este servizo consiste na realización de todas aquelas tarefas necesarias para a seguridade e asistencia á circulación de Transportes Excepcionais. |
| Operacións Asociadas | • Estudos realizados por Adif asociados á viabilidade e seguridade da circulación do transporte.<br>• Plan de marcha.<br>• Acompañamento, asistencia ao transporte e vehículos de apoio para a circulación.<br>• Apertura extraordinaria de estacións.<br>• Servizos contratados de apoio e seguridade. |
| Unidad de Facturación | Por Estudo:<br>• Por Plan de Marcha.<br>• Por Servizo. |
| Condiciones de aplicación | Estes tráficos están regulados polo disposto na normativa vixente nacional e internacional sobre Transportes Excepcionais, a Instrución Técnica de Gálibos e a ficha UIC 502/1.<br>No caso de comunicación da supresión ou cambio de data da circulación dun Transporte Excepcional con menos de 72 horas de antelación e esta non for por causa de forza maior, a E.F. estará obrigada a aboar 15% do valor dos custos estimados para realizar o transporte. |

| SC-1 | TRANSPORTES EXCEPCIONAIS | UNIDADE DE FACTURACIÓN | PREZO ANO 2025 |
|---|---|---|---|
| | Estudos realizados por Adif asociados á viabilidade e seguridade da circulación do transporte. | POR ESTUDO | 93 € / h /axente |
| | PLAN DE MARCHA | | |
| | Itinerario UNHA área territorial operativa | PLAN DE MARCHA | 950 € |
| | Itinerario DÚAS ou máis áreas territoriais operativas | PLAN DE MARCHA | 1.500 € |
| | Acompañamento e asistencia ao transporte | SERVIZO PRESTADO | 68 € / h /axente |
| | Vehículos de apoio á circulación (*) | SERVIZO PRESTADO | 658 €/100 km y 6,6 €/km. Cando supere os 100 Km iniciais |
| | Apertura Extraordinaria de Estacións | SERVIZO PRESTADO | 68 € / h /axente |
| | Servizos contratados de apoio e seguridade | SERVIZO PRESTADO | Coste servizo |

(*) Circulación de vagonetas e outros equipos necesarios antes ou despois do Transporte Excepcional.

Os Prezos para o ano 2025 que figuran neste documento só serán aplicables para os Servizos Complementarios prestados nas instalacións de servizo pertencentes á Rede Ferroviaria de Interese Xeral e as áreas das zonas de servizo ferroviario que sexan administradas polo administrador de infraestruturas.

Estes prezos entrarán en vigor o 1 de xaneiro de 2025, estarán vixentes ata o 31 de decembro de 2025 e continuarán vixentes desde esta data ata que se aproben outros novos que os substitúan.

| SERVIZOS COMPLEMENTARIOS, EN ÁMBITO XERAL | |
|---|---|
| | SUBMINISTRACIÓN DA CORRENTE DE TRACCIÓN |
| SC-2 | Servizo prestado por ADIF-Alta Velocidade. En conformidade co Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade, no seu artigo 3. 1 corresponde a ADIF-Alta Velocidade adquirir enerxía eléctrica para subministrar o servizo de corrente ao sistema ferroviario. As condicións de prestación e os prezos deste servizo están dispoñibles na Declaración sobre a Rede de ADIF-Alta Velocidade. |

# 5.6. Servizos Auxiliares e Prezos

Son Servizos Auxiliares os que as EE.FF. ou outros Candidatos poden solicitar ao administrador de infraestruturas ferroviarias ou a outros provedores.

Os Servizos Auxiliares prestados nas instalacións de servizo estarán suxeitos a prezos libremente pactados entre as partes. Con todo, cando tales servizos foren fornecidos por un único provedor, os prezos aplicados por este non poderán superar o custo da súa prestación mais un beneficio razoable.

O explotador da instalación de servizo non terá a obriga de prestar estes servizos, pero si ofrece a súa realización a algunha empresa ferroviaria, deberá prestalos de forma non discriminatoria a calquera candidato que os solicite.

A prestación de Servizos Auxiliares será realizada en réxime de Dereito privado.

En conformidade co Apartado 19 do Anexo I, da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, poderán ser servizos auxiliares os seguintes:

- O acceso á rede de telecomunicación.
- A subministración de información complementaria.
- A inspección técnica do material rodante.
- Os servizos de venda de billetes nas estacións de viaxeiros.
- Os servizos de mantemento pesado de material rodante, sendo estes os que requiren instalacións específicas nas que se realizan tarefas que non se realizan como parte das operacións habituais diarias e que requiren a retirada do servizo do vehículo.

A oferta de servizos auxiliares, así como os seus prezos, que o administrador de infraestruturas poderá prestar, nos Terminais de Carga e nas Estacións de Viaxeiros, recóllese no Capítulo 7. Instalacións de Servizo.

Igualmente, as fichas descritivas dos servizos auxiliares prestados no ámbito dos Terminais de Carga e das Estacións de Viaxeiros, así como as súas condicións de prestación, condicións de acceso e prezos, están dispoñibles no capítulo 7 desta DR e nas fichas descritivas das instalacións, de servizo, dispoñibles na aplicación PISERVI.

En conformidade co artigo 102 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, os prezos e condicións de acceso aos servizos básicos, complementarios e auxiliares, prestados por todos os explotadores nas instalacións de servizo, á que se refire o apartado 20 do Anexo I da citada Lei, incluídos os horarios de apertura e peche deben ser comunicados ao administrador de infraestruturas, que os publicará na declaración sobre a rede ou indicará un sitio web onde poida obter gratuitamente dita información en formato electrónico.

# 5.7. Sancións e Incentivos Financeiros

## 5.7.1. SANCIÓNS POR MODIFICACIÓN DE SUCO

Non aplica.

## 5.7.2. SANCIÓNS POR ALTERACIÓN DE SUCO

Non aplica.

## 5.7.3. SANCIÓNS POR NO USO DE SUCO

As tarifas aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios, aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestruturas, que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

## 5.7.4. SANCIÓNS POR CANCELACIÓN DE SUCO

As tarifas aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios, aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestruturas, que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

## 5.7.5. INCENTIVOS / DESCONTOS

### 1.º Bonificación temporal para incentivar o crecemento do transporte ferroviario

Para incentivar a explotación eficiente da rede ferroviaria e promover novos servizos de transporte ferroviario, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá introducir unha bonificación nos canons de acceso mínimo ás liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, para os incrementos de tráfico anuais, segundo o tipo de liña e tipo de servizo.

As bonificacións aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestruturas que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

### 2.º Bonificación para incentivar a implantación do sistema ERTMS

Poderanse introducir bonificacións nos canons regulados neste apartado para incentivar a implantación nos trens do sistema ERTMS. Estas bonificacións non repercutirán nos ingresos do administrador de infraestruturas ferroviarias e afectará exclusivamente ao ámbito determinado, en conformidade co dereito da Unión Europea.

As bonificacións aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestruturas que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

### 3º Bonificación para fomentar o aproveitamento da capacidade dispoñible das infraestruturas

Para fomentar o aproveitamento da capacidade dispoñible das infraestruturas, o administrador de infraestruturas poderá introducir unha bonificación no canon polo uso das liñas integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, tanto na modalidade A como na B, que se aplicaría a determinadas franxas horarias dispoñibles nun tramo ou tramos da infraestrutura ferroviaria. Esta bonificación será establecida cos seguintes criterios:

- Determinaranse as franxas horarias bonificadas. Estas franxas poden cubrir unha liña ou un tramo desta ou ben determinarse como un conxunto de franxas horarias que abrangan unha liña ou un tramo desta, varias liñas ou tramos destas ou unha zona xeográfica determinada por tramos de liñas ferroviarias.
- Determinarase o intervalo temporal dentro do período de vixencia do horario de servizo durante o cal estará vixente a bonificación.
- Relacionarase o tráfico nas franxas bonificadas coa bonificación establecida para o canon. O tráfico poderá ser determinado por medio dos trens-quilómetro, número de frecuencias, número de pasaxeiros ou número de pasaxeiros-quilómetros. Poderanse establecer bonificacións diferentes nun mesmo intervalo de tempo e para diferentes volumes de tráfico.
- Unha vez publicada a bonificación, as empresas ferroviarias poderán presentar o volume de tráfico que se comprometan a realizar no prazo determinado polo administrador.
- Segundo o volume de tráfico, determinarase o canon total do período temporal que deberá aboar o operador, aplicando a bonificación correspondente.
- O canon resultante de todo o período deberá ser aboado polo operador mensualmente durante o período de vixencia da bonificación en partes iguais.
- Só será devolta a parte do canon correspondente a aqueles tráficos non realizados por debaixo do tráfico comprometido pola empresa ferroviaria cando a baixada de tráfico non for atribuíble á empresa ferroviaria.
- O administrador poderá establecer que, cando a empresa ferroviaria realizar tráficos superiores ao tráfico comprometido, estes tráficos sexan bonificados cunha porcentaxe da bonificación prevista.

As bonificacións aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestruturas que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

As bonificacións recollidas nos epígrafes 1.º, 2.º e 3.º deste apartado será aplicadas analogamente aos servizos similares e de forma non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria.

## BONIFICACIÓNS POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO.

As bonificacións polo uso de instalacións de servizo están recollidas no Capítulo 7. Instalacións de Servizo.

# 5.8. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

En conformidade co Art. 96 da LSF, o sistema de canons deberá incentivar ás empresas ferroviarias e ao propio administrador de infraestruturas ferroviarias a reducir ao mínimo as perturbacións e a mellorar o funcionamento da Rede Ferroviaria de Interese Xeral. Os principios básicos deste sistema de incentivos serán aplicados a toda a rede.

O 11 de febreiro de 2015 publicouse no BOE a Orde FOM 189/2015 (actualizada pola Orde FOM 642/2018, do 13 de xuño), pola que se desenvolven os principios básicos de aplicación de incentivos no sistema dos canons por utilización das infraestruturas ferroviarias.

O sistema de incentivos garantirá o trato non discriminatorio, a transparencia, a obxectividade en función de feitos e sucesos susceptibles de ser cuantificados, confirmados e verificados, polo que será un sistema veraz, fiable e auditable que garanta a integridade de todos os datos do sistema, mentres se comparte información operativa entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e a E.F.

Este sistema inclúe a imposición de penalizacións (malus) por actuacións que perturben o funcionamento da rede, a concesión de compensacións (bonus) ás entidades que as sufran, e a concesión de primas ás que obteñan mellores resultados dos esperados.

En conformidade co anterior, o administrador de infraestruturas acordou coas Empresas Ferroviarias e Candidatos os principais parámetros do sistema de incentivos (PPSI) e, en cumprimento da citada Orde FOM, indícanse a continuación os seguintes valores:

TÁBOA 1 INDICADORES DE P.P.S.I. PARA TRENS POR PRODUTOS

| PRODUCTO | MARGEN DE PUNTUALIDAD | MARGEN DE PUNTUALIDAD |
|---|---|---|
| Longa Distancia AV | 15' | |
| Media Distancia AV | 15' | |
| Longa Distancia NON AV | 30' | |
| Media Distancia NON AV | 30' | |
| Proximidades | 20' | |
| Mercadorías | 100' | Co parámetro de Oferta Axustada e Atraso Neto |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

Para cada circulación, o administrador de infraestruturas ferroviaria determinará o atraso na chegada ao destino, a partir dos seguintes datos:

- TRENS DE VIAXEIROS.- Se o atraso á chegada (RLL) de cada tren superar o indicador P.P.S.I. (Ip), considerarase Tren impuntual:

  RLL > Ip = Tren impuntual.

  A diferenza, medida en minutos, entre o atraso á chegada (RLL) e o indicador P.P.S.I. (Ip) determina o Atraso Computable (Rc):

  Rc= RLL- Ip.

- TRENS DE MERCADORÍAS.- Se o atraso neto (Rn) de cada tren superar o indicador P.P.S.I. (Ip) considerarase Tren impuntual:

  Rn > Ip = Tren impuntual.

  A diferenza, medida en minutos, entre o atraso neto (Rn) e o indicador P.P.S.I. (Ip) determina o Atraso Computable (Rc):

  Rc = Rn- Ip

Táboa 2.- Os trens suprimidos serán, polo xeral, impuntuais para efectos do sistema de incentivos. Para determinar o indicador de atraso computable para os trens suprimidos, considerarase como se chegasen ao seu destino cun atraso computable equivalente a:

| INDICADOR COMPUTABLE PARA TRENS SUPRIMIDOS | | |
|---|---|---|
| PRODUTO | MINUTOS VALOR DE ATRASO | OBSERVACIÓNS |
| Longa Distancia AV | 30' | |
| Media Distancia AV | 30' | |
| Longa Distancia | 40' | |
| Media Distancia | 40' | |
| Proximidades | 20' | |
| Mercadorías | 90' | Non serán considerados os trens suprimidos polas EE.FF. en orixe, nin a modificación do destino planificado |

O valor unitario (V) de cada minuto de atraso imputable será o seguinte:

| | Propio tren (bonus para Adif) | Trens de AV doutro candidato | Outros trens doutro candidato |
|---|---|---|---|
| Atraso provocado por Adif | - | 10 €/min | 1 €/min |
| Atraso provocado por tren AV | 10 €/min | 10 €/min | 1 €/min |
| Atraso causado por tren que non é de AV | 1 €/min | 1 €/min | 1 €/min |

## Avaliación do Programa de Incentivos

Para acadar un nivel de resultados adecuado, de analizar a súa implantación enriquecéndoo coa experiencia do sistema ferroviario, o administrador de infraestrutura ferroviaria desenvolveu progresivamente o sistema de incentivos, que será aplicable nas seguintes fases.

**FASE 1.-** Implantada en 2018, aplicouse exclusivamente aos trens de viaxeiros de Alta Velocidade.

**FASE 2.-** Implantada en 2019, estendeu a aplicación do sistema ao conxunto de trens que circulan pola RFIG, agás os trens de Proximidades.

**FASE 3.-** Continúase traballando nos avances necesarios para incorporar os trens de proximidades ao sistema de incentivos.

Comité de Seguimento do sistema de incentivos.

O Comité de Seguimento de incentivos, segundo o establecido pola OM FOM/189/2015, está integrado polo administrador de infraestruturas ferroviarias e as empresas ferroviarias, coa participación da CNMC. Foi constituído en 2018 e a finais dese ano incorporáronse todas as empresas que operaban na RFIG. Dende entón as novas empresas que comezan a operar na RFIG incorpóranse automaticamente a este comité.

| SISTEMA DE INCENTIVOS. Saldo Económico |
|---|
| Esta información será publicada na actualización de decembro de 2024 |

## Resumo da información relacionada coa desagregación por tipos de atraso.

| GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS |
|---|
| Esta información será publicada na actualización de decembro de 2024 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

# 5.9. Actualización ou Modificación das Taxas, Canons e Prezos

## TAXAS E CANONS

A Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, introduciu modificacións no seu CAPÍTULO II, Canons ferroviarios e prezos derivados da utilización de infraestrutura ferroviaria e instalacións de servizo.

Non obstante, en conformidade coa Disposición transitoria primeira da precitada Lei 26/2022, Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións, seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixentes no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos de acordo co sistema establecido na mesma.

A LSF determina que os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias teñen, entre outras funcións, as de determinar, revisar e cobrar os canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias, en conformidade co réxime legal e regulamentario aplicable.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias adoptarán unha disposición para fixar as contías do sistema de canons, que recibirá o nome de Regulamento de determinación dos canons ferroviarios.

Esta disposición será aprobada polo seu Consello de Administración e, por medio desta, realizarase unha revisión, con carácter anual, da contía dos canons, adicións, recargas e demais elementos do sistema de canons.

Excepcionalmente, e sempre que varíen as condicións do mercado, de maneira obxectiva e demostrable, esta revisión poderá ser realizada antes de concluír o período dun ano.

Na parte expositiva do Regulamento de determinación dos canons ferroviarios deberase xustificar a adaptación deste aos principios de necesidade, eficacia, proporcionalidade, seguridade xurídica, transparencia, eficiencia, rendibilidade social e sostibilidade ambiental.

Para aprobar esta disposición, que se realizará sobre os principios recollidos no apartado anterior, seguirase o seguinte procedemento:

A proposta de modificación anual ou revisión excepcional das contías resultantes do disposto nos artigos 97 e 98 deberá ser elaborada polo administrador de infraestruturas ferroviarias, xunto coa correspondente memoria económico financeira.

Esta memoria será pronunciada sobre o custo ou valor do recurso ou actividade da que se trate, en función do disposto no Dereito da Unión Europea e a xustificación da contía proposta. Os custos utilizados para os cálculos basearanse nos pagamentos efectuados ou incluídos.

Igualmente, incluirá unha breve referencia ao impacto económico e orzamentario, ao contido, oportunidade da disposición que se pretende aprobar e ás alternativas previstas, á súa xustificación neste artigo e á distribución de competencias.

Esta proposta establecerá os valores específicos dos parámetros do sistema de canons e será publicada no portal web do administrador de infraestruturas co obxectivo de dar audiencia, durante un prazo improrrogable de quince días naturais, aos cidadáns afectados e obter todas as achegas adicionais que outras persoas ou entidades poidan facer.

Neste mesmo prazo, a proposta será consultada cos obrigados ao pagamento dos canons, en conformidade co disposto nos artigos 97.2 e 98.2, da Lei 38/2015 e coas comunidades autónomas, que poderán remitir o informe correspondente antes de concluíren os quince días referidos.

Finalmente, a versión definitiva da proposta será sometida a informe da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, que supervisará que se respecta o establecido no marco incluído polo Dereito da Unión Europea e na Lei do Sector Ferroviario.

Os valores obtidos após procedemento indicado no apartado anterior serán aprobados polos administradores de infraestruturas ferroviarias no correspondente Regulamento de determinación dos canons ferroviarios.

Unha vez aprobado este Regulamento, publicarase no "Boletín Oficial do Estado" e os seus valores serán incluídos na declaración sobre a rede en conformidade co establecido no artigo 32 e no anexo III da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario.

Sexa como for, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia poderá exercer as competencias que a súa lei de creación dispón para supervisar a contía dos canons.

O programa de actividade dos administradores xerais de infraestruturas previsto no artigo 25.4 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario conterá unha previsión das actualizacións dos canons durante o período de vixencia deste programa. A proposta de modificación ou actualización sinalada no apartado 1 deste artigo basearase na devandita proposta, de modo que as contías non poderán ser incrementadas individualmente en máis dun cinco por cento con respecto ás sinaladas no programa de actividade, agás causas excepcionais que deberán ser xustificadas na memoria económico-financeira correspondente a dito exercicio.

## PREZOS POLA PRESTACIÓN DE SERVIZOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS E AUXILIARES

A prestación dos Servizos ferroviarios Básicos (agás os regulados polo Artigo 98 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario), Complementarios e Auxiliares, está suxeita ao pagamento de prezos de carácter privado.

Os explotadores de instalacións de servizos aprobarán e publicarán os prezos pola prestación dos servizos básicos, complementarios e auxiliares.

O establecemento e aplicación dos prezos estará rexido sempre polos principios de obxectividade, transparencia, igualdade de acceso e non discriminación das Empresas Ferroviarias e Candidatos.

Os prezos aprobados para prestar o servizo básico de Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal (UTI's) serán considerados prezos máximos de referencia; serán permitidos descontos ou incentivos sobre eles en determinadas instalacións, para determinados servizos e nas condicións de aplicación previamente establecidas e procurarase a explotación das Instalacións en condicións satisfactorias de calidade, competitividade e permanencia.

Para iso, estableceranse criterios obxectivos que xustifiquen estas reducións sobre os prezos máximos en función de parámetros e condicións de aplicación debidamente explicadas e, se for o caso, estableceranse acordos específicos. Para que os clientes do administrador de infraestruturas ferroviarias poidan coñecer, coa suficiente antelación á solicitude do servizo, a existencia de prezos reducidos e as condicións obxectivas necesarias para a súa aplicación, o administrador de infraestruturas ferroviarias incluirá esta información na súa páxina web, www.adif.es e nas sucesivas actualizacións da Declaración sobre a Rede.

Nas citadas condicións de aplicación indicaranse a Terminal de Transporte de Mercadorías (ou conxunto destas) e o servizo concreto obxecto do desconto. Igualmente, estableceranse, polo menos, os mecanismos de axuste do prezo, o período de vixencia e os compromisos que deberán cumprir os beneficiarios.

Os descontos/incentivos sobre os prezos serán aplicados de forma obxectiva, transparente e non discriminatoria, garantindo a igualdade de trato a todos os clientes que cumpran as condicións de aplicación.

Seranlle aboados os prezos dos servizos prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias e irán destinados a financiar súa actividade, sempre co obxectivo de garantir o equilibrio financeiro.

A política de prezos tenderá a crear unha dinámica que favoreza a contención dos gastos de explotación, e adaptará os investimentos aos requirimentos reais da demanda, evitando problemas de sobrecapacidade ou conxestión.

# 5.10. Forma de Pagamento das Taxas, Canons e Prezos

## LIQUIDACIÓN DE TAXAS E CANONS

Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario, Art. 93 LSF. O administrador de infraestruturas ferroviarias liquidará esta taxa por anos naturais, agás as devindicacións por períodos inferiores ao ano natural, que o serán por esa fracción de ano.

As notificacións das liquidacións da taxa serán realizadas preferentemente por medios electrónicos e, sexa como for, cando o interesado estea obrigado a recibilas por esta vía.

O pagamento será realizado no prazo de vinte días útiles desde a notificación mediante transferencia bancaria á conta da entidade de crédito que preste o servizo de caixa a esta Administración e así se indicará na liquidación. O pagamento considérase efectuado na data na que entrase o importe correspondente na conta sinalada nos termos do artigo 37 do Regulamento Xeral de Recadación.

O período executivo de recadación comeza o día seguinte ao do vencemento do prazo sinalado anteriormente e as recargas do período executivo son devindicadas co inicio deste período (en conformidade co disposto na Lei Xeral Tributaria e na Lei Xeral Orzamentaria).

No tocante aos Canons Ferroviarios, as modalidades descritas poderán ser obxecto de liquidación individual ou conxunta, nos termos previstos na Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

As notificacións das liquidacións dos canons ferroviarios practicaranse preferentemente por medios electrónicos e, sexa como for, cando o interesado estea obrigado a recibilas por esta vía.

O pagamento será realizado no prazo de vinte días útiles desde a notificación mediante transferencia bancaria á conta da entidade de crédito que preste o servizo de caixa a esta Administración e así se indicará na liquidación. O pagamento considérase efectuado na data na que entrase o importe correspondente na conta sinalada nos termos do artigo 37 do Regulamento Xeral de Recadación.

O período executivo de recadación comeza o día seguinte ao do vencemento do prazo sinalado anteriormente e as recargas do período executivo son devindicadas co inicio deste período (en conformidade co disposto na Lei Xeral Tributaria e na Lei Xeral Orzamentaria).

## FACTURACIÓN DE PREZOS POLA PRESTACIÓN DE SERVIZOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS E AUXILIARES

As contraprestacións económicas serán esixibles desde que se solicite a prestación do servizo, a realización da actividade ou a utilización de que se trate, e deberán entrar en vigor nas condicións establecidas no momento da súa fixación ou actualización.

O suxeito obrigado ao pagamento dos prezos será aquela Empresa Ferroviaria ou outro candidato que solicitase os servizos ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

A acción para esixir o pagamento dos prezos por servizos prestados directamente polo administrador de infraestruturas ferroviarias prescribirá aos cinco anos desde a prestación do servizo.

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá suspender a prestación do servizo no caso de impagamento das contías correspondentes, previa comunicación expresa dirixida ao obrigado ao pagamento.

A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda. Igualmente, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá solicitar depósitos, avais, pagamentos a conta ou calquera outra garantía suficiente para cobrar os importes dos prezos polos servizos prestados.

Correspóndelle á xurisdición ordinaria resolver as controversias suscitadas pola determinación ou pagamento dos prezos, sen resultaren aplicables para tal efecto os procedementos de exacción executiva incluídos para os supostos de impagamento no Regulamento Xeral de Recadación, aprobado polo Real Decreto 939/2005, do 29 de xullo e sen prexuízo das competencias correspondentes nas citadas materias á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, en conformidade co disposto na Lei 3/2013, do 4 de xuño.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

# 6

# OPERACIÓN E XESTIÓN DO TRÁFICO

6.1. Introdución

6.2. Normas Operativas

6.3. Medidas Operativas

6.4. Aplicacións Informáticas

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_V.0 (ED 05/12/2023)

# ÍNDICE

6.3.1 PRINCIPIOS 149
6.3.2. REGULAMENTO DE FUNCIONAMENTO 149
6.3.3. PERTURBACIÓNS DO TRÁFICO 149

# 6.1. Introdución

Nesta sección indícanse as normas relativas ás obrigas da empresa ferroviaria ou candidato e do administrador de infraestruturas, que se deben seguir para as operacións de tren e de manobras.

Por outra banda, a explotación dos servizos ferroviarios require unha adecuada coordinación das informacións xeradas tanto polo administrador de infraestruturas como polos candidatos e as empresas ferroviarias prestadoras de servizo.

No Anexo K detállanse as condicións xerais de utilización dos servizos de información que o administrador de infraestrutura pon a disposición dos candidatos, e tamén se determina a información que deba ser facilitada polos candidatos ao administrador de infraestruturas para desenvolver adecuadamente as súas funcións.

# 6.2. Normas Operativas

O Regulamento de Circulación Ferroviaria, RCF, establece as normas operativas xerais para que a circulación dos trens e das manobras se realice de maneira segura, eficiente e puntual, tanto en condicións de explotación normal como degradada, incluída a súa recuperación efectiva tras unha interrupción do servizo. Ademais, o documento proporciona un marco regular único para os procesos operativos nos que exista unha interface directa entre o Administrador de Infraestrutura (AI) e a Empresa Ferroviaria (EF), unificando os criterios de operación dos distintos AI nos distintos largos da Rede.

Segundo o disposto no artigo 5 do R.D. 929/2020, á circulación sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral será aplicable o Regulamento de Circulación Ferroviaria aprobado polo Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, as normas que en materia de seguridade aprobe o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, así como as disposicións para o desenvolvemento do Regulamento de Circulación Ferroviaria recollidas nel.

Igualmente, todo o persoal que desempeñe funcións relacionadas coa seguridade na circulación ferroviaria sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral está obrigado a coñecer, na parte que lle afecte, o Regulamento de Circulación Ferroviaria e demais normativa de seguridade ferroviaria, así como aquelas partes dos sistemas de xestión de seguridade e normas internas das súas entidades correspondentes para aplicalos no exercicio das súas funcións, ver cap. 7 Condicións de Uso das Instalacións.

En conformidade coa Directiva Europea de Seguridade Ferroviaria, a responsabilidade da explotación segura do sistema ferroviario e do control de riscos asociado correspóndelle ao administrador de infraestruturas ferroviarias e ás EE.FF. Polo tanto están obrigados a definir e aplicar as medidas de control de riscos necesarias e, se for o caso, a cooperar mutuamente. En consecuencia, os **Sistemas de Xestión da Seguridade (SXS)** dos AI e das EF deberán establecer as normas internas, en conformidade coa normativa vixente, e os procedementos necesarios para garantir o cumprimento do establecido neste Regulamento e no resto da normativa nacional e europea de seguridade, incluídos os Métodos Comúns de Seguridade e a ETI de Explotación e Xestión do Tráfico.

O administrador de infraestruturas ferroviarias ten no seu Sistema de Xestión da Seguridade (SXS) un conxunto de normas e disposicións fundamentais necesarias para a circulación dos trens e manobras, de forma segura e eficiente. O persoal implicado na realización de tarefas relacionadas coa circulación está obrigado a coñecelas, na parte que lles afecte, para poder aplicalas no exercicio das súas funcións.

Cando o persoal implicado en tarefas relacionadas coa circulación for externo ao Administrador de infraestruturas, pero realice actividades para o

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

Administrador de Infraestruturas (empresas ferroviarias, empresas prestadoras de servizos a empresas ferroviarias...), facilitaráselles a documentación e a información necesarias que lles afecte do SXS do Administrador de infraestruturas.

Os Corredores Ferroviarios de Mercadorías, Atlántico e Mediterráneo rexeranse polas normas de circulación que regulen o tráfico en cada unha das liñas deses corredores.

O Regulamento de Circulación Ferroviaria O RCF vixente, así como o resto da normativa complementaria a el, están dispoñibles na páxina web da AESF www.seguridadferroviaria.es

No capítulo 7 desta Declaración sobre a Rede están detalladas as condicións de acceso ás instalacións do servizo no apartado 7.3.1 e indícanse os principios xerais que se deben ter en conta; entre outros cítanse tanto nas obrigas do titular da instalación como nas obrigas da E.F.; a necesidade de coordinar tanto por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias como das empresas ferroviarias os procedementos dos sistemas de xestión de seguridade, SXS, que rexerán as condicións dos servizos prestados ou recibidos.

Igualmente, o titular da instalación facilitaralles ás empresas ferroviarias a relación do persoal habilitado, así como os programas formativos que serviron de base para o outorgar as habilitacións. Tamén é obriga da E.F. habilitar ao persoal que vai prestar o nunha instalación de servizo.

En relación á Seguridade Ferroviaria, detállanse a continuación algúns criterios e condicións aplicables:

## CRITERIOS XERAIS

O material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado para a circulación e o persoal que intervén nos procesos de circulación disporá da correspondente autorización profesional, de acordo coa normativa aplicable en cada momento, tendo en conta que as obrigas e operacións de estacionamento, inmobilización do material rodante depositado na instalación de servizo, a formación do tren, así como a súa sinalización, composición e freado, e a disposición da carga nos vagóns, serán responsabilidade da Empresa Ferroviaria (EF) ou, se for o caso, do administrador de infraestruturas ferroviarias no caso da posta en circulación trens de inherentes á súa propia actividade.

## CONDICIÓNS OPERATIVAS

A facultade para dirixir a circulación de trens e manobras correspóndelle ao Responsable de Circulación do administrador de infraestruturas ferroviarias, que poderá ser auxiliado nos procesos de circulación polo persoal da EF ou do propio administrador de infraestruturas ferroviarias que dispoña da correspondente autorización profesional.

Este persoal realizará, baixo as ordes do Responsable de Circulación, determinadas tarefas cando este llo ordene, como o accionamento de agullas e barreiras dos pasos a nivel, realización de manobras e demais tarefas complementarias. Para iso deberán dispor da dotación de útiles de servizo e dos medios de comunicación que a normativa estableza para garantir a adecuada transmisión de ordes e información nos procesos de circulación.

Será responsabilidade do administrador de infraestruturas ferroviarias o accionamento daqueles desvíos de itinerarios que se realizan integramente desde o cadro de enclavamento que ten ao seu cargo. Será responsabilidade do cliente usuario da instalación de servizo o accionamento daqueles desvíos que, accionados manual ou electricamente, son realizados ao pé do mesmo.

Para iso, o persoal que realice os servizos relacionados con Seguridade na circulación deberá adquirir o coñecemento do establecido nas Consignas e demais documentación regulamentaria publicada polo Administrador de infraestruturas, en relación coas instalacións de seguridade que vaia utilizar e co tipo de operación que se vai realizar no ámbito operacional da instalación de servizo e da dependencia que se trate, estando suxeitos ás inspeccións de seguridade e investigación de accidentes que, por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias, se realicen. Sexa como for, unha vez formado o tren, correspóndelle á EF, baixo a súa responsabilidade, poñer o tren en circulación ante o administrador de infraestruturas ferroviarias.

De acordo coa disposición adicional décimo sétima da Lei do Sector Ferroviario, considéranse seccións fronteirizas as infraestruturas ferroviarias incluídas na RFIG situadas nas fronteiras con Francia e Portugal. Estas seccións, así como as condicións operativas que as regulan, están descritas no apartado 2.2.2, Capítulo 2. Regulamentariamente poderanse establecer, para facilitar o tráfico ferroviario transfronteirizo, excepcións á normativa aplicable ao resto da RFIG sobre o persoal ferroviario, o material rodante, a circulación ferroviaria ou os certificados de seguridade das empresas ferroviarias, que serán aplicables na sección fronteiriza para as circulacións que teñan orixe ou destino na estación da RFIG que delimita a sección fronteiriza.

## IDIOMA

Todas as comunicacións en materia de Seguridade na Circulación (ordes, circulares, comunicacións e consignas, etc.) no ámbito da Rede xestionada polo Administrador de infraestruturas realizaranse en castelán, de acordo co establecido no Real Decreto 929/2020. Neste sentido e de acordo co establecido nas Directivas da Unión Europea, así como nas Normas de Circulación, nas comunicacións relacionadas coa Seguridade na Circulación, o persoal ferroviario que se deba relacionar co administrador de infraestruturas ferroviarias deberá comprender perfectamente o castelán e empregará correctamente este idioma para comunicarse.

### EXENCIÓN LINGÜÍSTICA NAS SECCIÓNS FRONTEIRIZAS

En conformidade co Regulamento (UE) 2019/554 da Comisión, do 5 de abril de 2019, polo que se modifica o anexo VI da Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello sobre a certificación dos maquinistas de locomotoras e trens no sistema ferroviario da Comunidade, e concretamente en relación co punto 3, apartado a) do citado Regulamento, que contempla o caso da excepción lingüística nas operacións ferroviarias realizadas nos tramos entre as fronteiras e estacións situadas nas súas proximidades designadas para operacións transfronteirizas, o administrador de infraestrutura establece o seguinte procedemento:

- A empresa ferroviaria poderá solicitar unha excepción dirixíndose á Dirección de Tráfico do Administrador de Infraestruturas.
- O administrador da infraestrutura concederá unha excepción se a empresa ferroviaria demostrar que estableceu mecanismos suficientes para garantir a

comunicación activa e eficaz entre o maquinista e o responsable de circulación en situacións rutineiras, degradadas e de emerxencia, utilizando as mensaxes e o método de comunicación especificados na ETI "Explotación e xestión do tráfico".

- Para garantir un trato xusto e equitativo dos solicitantes, tanto a solicitude por parte da Empresa Ferroviaria como a súa avaliación polo administrador de infraestruturas, será realizada tomando como referencia a metodoloxía de análise de riscos incluída no Regulamento 402/2013.

Igualmente, o administrador de infraestrutura contempla a posibilidade de que unha ou varias empresas ferroviarias, en cooperación con un ou varios administradores de infraestruturas ("solicitantes"), poidan executar proxectos piloto para probar medios alternativos que garantan a comunicación efectiva requirida neste marco entre maquinista e persoal de circulación, segundo o procedemento establecido no citado Regulamento (UE) 2019/554.

## NORMATIVA BÁSICA DE CIRCULACIÓN

En conformidade co Artigo 5 do R.D. 929/2020, á circulación sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral será aplicable o Regulamento de Circulación Ferroviaria aprobado polo Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, as normas que en materia de seguridade aprobe o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, así como as disposicións para o desenvolvemento do Regulamento de Circulación Ferroviaria recollidas nel.

Para dispoñer desta información actualizada, consultar a páxina web da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria (AESF): https://www.seguridadferroviaria.es/

**Normativa complementaria ao RCF:**

Para determinar con precisión as condicións de operación da infraestrutura ferroviaria, a AESF, os AI e as EF poderán elaborar documentación regulamentaria que, complementariamente ao RCF, permita:

a) Establecer criterios que faciliten a súa aplicación

b) Adaptar a súa aplicación a casos concretos

c) Identificar e reducir os riscos, minimizando as súas consecuencias.

Con base nestes criterios, a documentación regulamentaria básica, complementaria ao Regulamento de Circulación Ferroviaria, elaborada polo administrador de infraestruturas ferroviarias, estará composta, fundamentalmente, polos seguintes documentos

- Consignas.
- Avisos.
- Horarios dos trens.

A documentación de circulación regulamentaria, actualizada en cada momento, publicada polo Administrador de infraestruturas está dispoñible na aplicación informática **RGD** (Rexistro Xeral de Documentos Regulamentarios).

Deberá terse en conta, como documentación de referencia, o resto de normativa legal ou regulamentaria aplicable.

A normativa nacional e europea aplicable en materia de seguridade e interoperabilidade ferroviarias debe consultarse na web oficial da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria (AESF):

- Normativa nacional: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria.
- Normativa europea: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

# 6.3. Medidas Operativas

## 6.3.1. PRINCIPIOS

O control do tráfico será realizado polo administrador de infraestruturas ferroviarias co obxectivo de axustar a circulación real de trens ao máximo ás capacidades asignadas.

Para realizar eficazmente esta tarefa, as EE.FF. estarán obrigadas a facilitarlle ao administrador de infraestruturas ferroviarias toda a información que lles sexa requirida, en tempo e forma oportunos, previamente á saída do tren e durante o seu traxecto. Se as características técnicas do tren non coincidisen coas que figuraban na solicitude para a que se obtivo capacidade, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá adoptar as medidas de desregulamentación oportunas e mesmo impedir a súa circulación.

En particular, establecerase entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e as EE.FF. un acordo de tráfico no que se designarán as persoas ou entidades autorizadas capaces de tomar rapidamente decisións operativas, en particular no tocante ás operacións e interrupcións de tráfico.

## 6.3.2. REGULAMENTO DE FUNCIONAMENTO

### Criterios para o Control do Tráfico

O control de tráfico debe basearse en principios transparentes e non discriminatorios. Xa que o obxectivo primordial é garantir a máxima puntualidade de acordo coa capacidade asignada, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá aplicar, cando o considerar oportuno, os seguintes criterios de regulación:

- Preferencia dos trens que obtiveron capacidade sobre os trens que non reservasen capacidade.
- Preferencia dos trens que circulan no seu suco sobre os que circulan con atraso, co obxectivo de minimizar a propagación de atrasos á malla (contaminación da malla).
- Preferencia no caso de perturbacións no tráfico ferroviario por fallos técnicos, accidentes ou calquera outra incidencia. Neste caso, serán adoptadas as medidas oportunas para restablecer a situación de normalidade, segundo o establecido no Art. 37 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

## 6.3.3. PERTURBACIÓNS DO TRÁFICO

Nas normas aplicables para o control do tráfico sinálase que a puntualidade non é responsabilidade exclusiva do administrador de infraestruturas ferroviarias. As EE.FF. teñen un papel moi importante para garantir que os trens (propios ou doutras EE.FF.) circulen sen atraso. Por ese motivo, o administrador de infraestruturas ferroviarias promoverá a subscrición de convenios de calidade celebrados coas diferentes EE.FF. nos que se poderán establecer obxectivos de calidade do servizo e compromisos de actuacións para conseguilos.

En conformidade co establecido no Art. 37 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, e o Art. 6.1 do RD 929/2020, do 27 de outubro, sobre seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias, cando se produza unha perturbación no tráfico ferroviario por motivos dun fallo técnico, un accidente ou calquera outra incidencia, o administrador de infraestruturas ferroviarias deberán adoptar todas as medidas oportunas para restablecer a normalidade.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

A entidade pública empresarial Adif conta cun **"Plan de Continxencias"** que conta coa aprobación do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. O Plan de Continxencias é o conxunto de procedementos alternativos á operativa habitual, cuxa finalidade é permitir o seu funcionamento, aínda que algunhas das súas funcións ou instalacións deixan de facelo por culpa dalgún incidente, tanto interno como alleo á organización, e cuxa misión é crear un plan xeral de actuación para ordenar e resolver calquera continxencia que perturbe o normal desenvolvemento do tráfico ferroviario, desde os planos preventivo, predictivo e correctivo. Contén, entre outros, o marco xeral de actuación, os criterios da prioridade na regulación do tráfico no caso de continxencias, as actuacións recomendadas, os plans de aviso aos órganos do administrador de infraestruturas e os organismos das Administracións Públicas, os mapas de risco, xunto con outros plans e protocolos que complementen e desenvolvan o devandito Plan de Continxencias.

Os criterios de Prioridade na Regulación de Tráfico nos supostos de Continxencias figuran recollidos no Anexo I do "Plan de Continxencias do Administrador de infraestruturas" e están baseados nos seguintes principios:

- Principio de trato non discriminatorio: Para evitar o trato non discriminatorio por razóns de pertenza a unha EF, a definición dos criterios de prioridade é realizada en función das circunstancias que provocan que un tren ocupe un posto preferente, en cada suposto de feito, desligado do titular da licenza. Posición preferente que pode ocupar indistintamente cada unha das EE.FF en cada unha das continxencias.
- Principio de Xerarquía: O CGRH24, como superior xerárquico dos PM, poderá alterar a devandita orde en calquera momento, motivadamente e por causas debidamente xustificadas.
- Principio de publicidade: Estes criterios serán dados a coñecer aos intervenientes no proceso de regulación dos trens (EE.FF., outros candidatos, etc.). Ademais, cando non se sigan por algún motivo estes criterios, darase a coñecer a través da confección da ficha de incidencias.
- Principio de obxectividade: A toma de decisións basearase en datos obxectivos e que estean en poder do CGRH24 e dos PM no momento da decisión.
- Principio de regulación: O obxectivo da regulación do tráfico é conseguir que todos os trens cheguen ao seu destino na hora fixada no plano de transporte, ou dentro da marxe de puntualidade establecida. Para iso terase en conta a marxe real de regularidade dispoñible de cada tren en circulación.
- Principio de proporcionalidade: As decisións serán ponderadas en conformidade coas situacións nas que se tomen e das consecuencias que teñen para as EE.FF e evitaranse importantes danos a unhas para evitar danos leves a outras.

Do mesmo xeito que no seu Anexo III do "Plan de Continxencias do Administrador de Infraestruturas", aparecen recollidos os responsables e teléfonos por períodos de tempo para cada unha das EE.FF. e do Administrador de Infraestruturas con quen contactar no caso de continxencia no desenvolvemento da circulación ferroviaria.

As EE.FF. están obrigadas a completar o seu Certificado de Seguridade, en conformidade co disposto no artigo 13.3.l, do Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, a establecer un Plan de Continxencias acordado co administrador de infraestruturas ferroviarias. Para máis información sobre este asunto pódese consultar o Directorio, apartado 1.6.

Ao abeiro do punto 7 do Anexo VII da Decisión Delegada 2017/2075, no caso dos trens que crucen dunha rede a outra cuxa chegada se vaia producir cunha demora previsible non superior a dez horas, e, a partir do 14 de decembro de 2019, de dezaoito horas, o administrador de infraestruturas da outra rede non considerará cancelado o suco ferroviario nin pedirá que se solicite outro suco ferroviario, aínda que decida asignar un suco ferroviario distinto, agás cando o candidato comunicar ao administrador de infraestruturas que o tren non cruzará á outra rede.

No caso de emerxencia, e cando for absolutamente necesario, por unha inutilización temporal da infraestrutura, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá, sen previo aviso, suprimir, desviar ou modificar os sucos durante o tempo necesario para restablecer a normalidade do sistema e realizar urxentemente as reparacións oportunas, e informar o antes posible ás EE.FF. e aos Candidatos para os efectos que se consideren oportunos. En tal caso, nin os Candidatos nin as EE.FF. terán dereito a esixir compensación nin indemnización ningunha, en conformidade co Art. 37 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

En conformidade co Art. 37 LSF e o Art. 6 R.D. 929/2020, as empresas ferroviarias estarán obrigadas a poñer a disposición do administrador de infraestruturas ferroviarias os recursos que considere oportunos e a prestarlle a colaboración que lles sexa requirida. Sexa como for, tanto o administrador de infraestruturas ferroviarias como as EE.FF. actuarán en coordinación e colaboración mutuas para garantir o servizo e atención aos clientes da forma máis eficaz posible.

# 6.4. Aplicacións Informáticas

## ÁMBITO RFIG

**DaVinci:** Sistema de control e xestión do tráfico ferroviario en liñas de alta velocidade.

O sistema DaVinci constitúe unha plataforma de operación e explotación ferroviaria que permite a integración dos distintos sistemas necesarios para a xestión ferroviaria.

Desde o punto de vista funcional, este sistema integra, entre outros, os subsistemas de telemando (sinalización, enclavamentos, enerxía, ERTMS, detectores, comunicacións), a planificación da operación, seguimento da circulación en tempo real, encamiñamento automático de trens, axuda na regulación do tráfico, estatísticas, enerxía; que comparten e intercambian información e poden ser controlados desde un Posto de Mando/ Centro de Regulación e Control (CRC).

**GTRENES:** Aplicación para a xestión de trens no tocante ás súas composicións e características, así como ás alteracións que sufran no seu percorrido segundo o plano de transporte en períodos inferiores a un día. Está dispoñible para todas las EE.FF., telematicamente, mediante protocolos de conexión segura.

**SITRA:** Sistema Integrado de Tráfico.

Sistema que permite, entre outras funcións, a determinación dos puntos de cruce e adiantamento de trens nos procesos de regulación e xestión de tráfico de todos os postos de mando. Ademais, informa sobre a situación e o posible atraso que poidan rexistrar os trens en circulación en cada momento e facilítalles a información aos viaxeiros.

**AGER:** Aplicación para o seguimento do paso por estacións e composicións, aquí vólcase a información gravada polos operadores en GTRENES.

**RGD:** Aplicación informática para xestionar e distribuír a documentación regulamentaria complementaria ao Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF) publicado polo Administrador de infraestruturas. Funciona, ademais, como repositorio dos citados documentos, xestor de comunicacións de publicación dos mesmos e os seus correspondentes xustificantes de recepción dirixidos ás EE.FF.

## ÁMBITO RNE

### Charging Information System (CIS)

CIS é unha aplicación para proporcionar información sobre os canons da infraestrutura ferroviaria destinada a solicitantes de capacidade, proporcionada polos administradores de infraestrutura e os organismos adxudicadores. Esta aplicación web ofrece información sobre os canons relacionados co uso de infraestruturas ferroviarias europeas de forma rápida e estima o prezo de sucos internacionais.

O acceso a CIS é gratuíto e non hai necesidade de rexistrarse.

Pódese encontrar máis información en http://cis.rne.eu

ou pódese solicitar a través de RNE CIS Support: support.cis@rne.eu

### Train Information System (TIS)

TIS é unha aplicación web que apoia a xestión do tráfico internacional mediante información en tempo real dos trens internacionais. Os datos de relevancia son obtidos directamente dos sistemas do administrador de infraestrutura. Os administradores de infraestruturas envían os datos a TIS, onde toda a información procedente dos administradores de infraestruturas combínase para un recorrido dun tren desde a saída ou orixe ata o destino final. Deste xeito, un tren pode ser monitorizado de principio a fin a través das fronteiras.

As empresas ferroviarias e os operadores de instalacións de servizos tamén poden acceder ao TIS mediante a sinatura do Acordo de Usuario do TIS con RNE. Ao asinar este Acordo, o Usuario de TIS acepta que RNE comparta información de trens cos Usuarios de TIS que cooperan. O Usuario de TIS terá acceso aos datos relativos aos seus propios trens e aos trens doutros Usuarios de TIS se cooperan na mesma circulación de trens (é dicir, o intercambio de datos por defecto).

O acceso a TIS é gratuíto. Pódese solicitar unha conta de usuario a través de RNE TIS Support: support.tis@rne.eu

Pódese encontrar máis información en http://tis.rne.eu

### International Contingency Management (ICM)

ICM é unha aplicación web que se ocupa da xestión internacional de continxencias, actualmente non é aplicable no ámbito da Rede xestionada polo Administrador de infraestruturas.

# 7

# INSTALACIÓNS DE SERVIZO

7.1 Introdución

7.2 Consideracións Xerais sobre as Instalacións de Servizo

7.3 Instalacións de Servizo

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

# ÍNDICE


7.3.1. DISPOSICIÓNS COMÚNS 159
7.3.2. ESTACIÓNS DE VIAXEIROS 175
7.3.3. TERMINAIS DE CARGA 228
7.3.4. INSTALACIÓNS DE FORMACIÓN DE TRENS INCLUÍDAS INSTALACIÓNS PARA MANOBRAS 238
7.3.5. VÍAS DE APARTADO 239
7.3.6. INSTALACIÓNS DE MANTEMENTO 240
7.3.7. OUTRAS INSTALACIÓNS TÉCNICAS (INSTALACIÓNS PARA MANTEMENTO, LIMPEZA E LAVADO, ETC.) 240
7.3.8. INSTALACIÓNS PORTUARIAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS 241
7.3.9. INSTALACIÓNS DE SOCORRO 241
7.3.10. INSTALACIÓNS DE APROVISIONAMENTO DE COMBUSTIBLE 242
7.3.11. OUTRAS INSTALACIÓNS FERROVIARIAS CONECTADAS Á RFIG (PORTOS E ZONAS DE CARGA) 243
7.3.12. INSTALACIÓNS PARA CAMBIO DE EIXES 244
7.3.13. TERMINAIS DE CARGA INTERMODAL 246
7.3.14. TERMINAIS DE CARGA DE MERCADORÍA XERAL (PUNTOS DE CARGA) 246
7.3.15. MODELOS PARA A SOLICITUDE DOS SERVIZOS E ANEXOS 247

# 7.1. Introdución

Son instalacións de servizo, para os efectos do disposto no Art. 42.1 da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, as seguintes:

a) As estacións de viaxeiros, así como os seus edificios e instalacións conexas, incluídos os paneis de información sobre viaxes e unha localización axeitada para a venda de billetes.

b) Os terminais de carga.

c) As estacións de clasificación e as instalacións de formación de trens, incluídas as instalacións para manobras.

d) As vías de apartado, incluídas as vías situadas en estacións de viaxeiros cando se utilicen para este fin.

e) As instalacións de mantemento, agás as instalacións de mantemento pesado dedicadas a trens de alta velocidade ou outros tipos de material rodante que requiran instalacións específicas.

f) Outras instalacións técnicas, incluídas as instalacións de lavado e limpeza.

g) Instalacións portuarias, marítimas e fluviais vinculadas a actividades ferroviarias.

h) Instalacións de socorro.

i) Instalacións de aprovisionamento de combustible e subministración de combustible nesas instalacións.

j) Cambiadores de eixes.

EO 23 de novembro de 2017 publicouse no Diario Oficial da Unión Europea o Regulamento de Execución (UE) 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, sobre o acceso ás instalacións de servizos e aos servizos ferroviarios conexos.

Este Regulamento establece normas detalladas sobre o procedemento e os criterios que se deben seguir para acceder ás instalacións de servizo e aos servizos que nelas se prestan, recollidos nos puntos 2, 3 e 4 do anexo II da Directiva 2012/34/UE, así como os procedementos básicos sobre tramitación e coordinación de solicitudes e os requisitos en materia de publicación da información.

En conformidade co artigo 4 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, os explotadores de instalacións de servizo elaborarán unha descrición das instalacións de servizo e dos servizos dos que foren responsables, que deberá incluír a información que nel se cita.

Os explotadores das instalacións de servizo publicarán, gratuitamente, a descrición das instalacións de servizo nas súas páxinas web, e comunicaranlle ao administrador de infraestruturas ferroviarias a correspondente ligazón para a súa publicación na Declaración sobre a Rede.

A CNMC, mediante Resolución STP/DTPS/118/18, do 23 de xaneiro de 2019, publicou os principios decisorios comúns para a aplicación dos criterios incluídos no apartado 2 do Artigo 2.

O acceso ás instalacións de servizo e á prestación de servizos está regulado pola Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e polo Regulamento de Execución (UE) 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, sobre o acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexos.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias e restantes explotadores das instalacións de servizo facilitarán, de forma non discriminatoria, a todas as empresas ferroviarias e aos demais candidatos o acceso, incluído o acceso por vía férrea, a estas instalacións e aos servizos que nelas se presten.

O acceso ás instalacións de servizo implicará a pertinente solicitude de capacidade ao operador, que a asignará segundo criterios transparentes e non discriminatorios. Para cada instalación de servizo solicitada e antes do inicio da súa utilización, o candidato deberá dar o seu consentimento ás condicións de uso da instalación, para preservar a explotación ordenada, eficiente e segura das instalacións.

As solicitudes das empresas ferroviarias e do resto de candidatos para acceder ás instalacións de servizo e aos servizos prestados nelas, deberán ser respondidas polos explotadores no prazo máximo de 1 mes a partir do día útil seguinte ao da recepción da solicitude polo explotador. A solicitude formulada deberá ser completa e conter toda a documentación requirida polo explotador no documento descritivo da instalación.

O prazo anterior aplicarase para as solicitudes de acceso ás instalacións de servizo para a prestación de todos os servizos (básicos, complementarios e auxiliares).

No caso de solicitudes de acceso ás instalacións de servizo vinculadas cun suco na infraestrutura ferroviaria "ad hoc", o prazo máximo de resposta será de 5 días útiles desde a súa recepción.

As solicitudes só poderán ser denegadas se existen alternativas viables que permitan ás empresas ferroviarias explotar os servizos de transporte de viaxeiros ou mercadorías nos mesmos itinerarios ou en itinerarios alternativos en condicións economicamente aceptables. Non obstante, isto non implicará a obriga para o responsable da instalación de servizo de realizar os investimentos en recursos ou equipamentos que foren precisos para atender todas as solicitudes formuladas.

# 7.2. Consideracións Xerais sobre as Instslacións de Servizo

As condicións de acceso ás instalacións de servizo conectadas á rede do administrador de infraestruturas están especificadas **na Relación de instalacións de servizo**, dispoñibles na páxina web do Administrador de Infraestruturas como anexo a esta DR. Alí están recollidas todas as instalacións do servizo, tanto as do administrador de infraestruturas ferroviarias como as doutros explotadores e agrúpanse en conformidade cos seguintes tipos de instalacións:

- Estacións de viaxeiros (os requisitos xerais e condicións de acceso indicaranse no apartado 7.3.2.5 e o procedemento no apartado 7.3.2.6).
- Estacións de viaxeiros (proximidades e largo métrico-RAM).
- Terminais de carga (os requisitos xerais e as condicións de acceso indícanse na aplicación PISERVI).
- Instalacións portuarias, marítimas e fluviais conectadas con actividades ferroviarias.
- Instalacións de mantemento.
- Instalacións de uso privado conectadas con RFIG.
- Cambiadores de largo e eixes.

Para facilitar o acceso á información sobre as características técnicas das instalacións do servizo, Adif desenvolveu unha aplicación informática denominada PISERVI, Portal de Instalacións de Servizo, dispoñible na web do administrador como anexo a esta DR. https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red

PISERVI permite acceder á información sobre as instalacións de servizo: terminais de carga, estacións de viaxeiros, instalacións de mantemento, zonas de carga privadas, cambiadores de eixes, etc., mediante buscas selectivas a partir de criterios como: localización xeográfica, tipo de instalación, tipo de servizo, etc., o que facilita a planificación dos servizos ferroviarios por parte das empresas ferroviarias e outros operadores loxísticos.

Igualmente, conta cun mapa interactivo da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIX) coa capacidade de combinar distintos criterios de busca. Neste caso, as instalacións resultantes das buscas estarán representadas no visor de mapas e poderase seleccionar e visualizar a súa Ficha Descritiva.

**O Catálogo da Oferta de Capacidade nas instalacións de servizo** correspondentes ás vías que o administrador de infraestruturas ferroviarias pon a disposición das EE.FF. agrupa as instalacións segundo a súa funcionalidade, describe as súas características, detallando, entre outros datos, o código da estación e, no caso das estacións de viaxeiros, a categoría na que está clasificada. Este catálogo está dispoñible como anexo a esta DR e é actualizado periodicamente na aplicación SYACIS.

* Catálogo da Oferta de Capacidade nas instalacións ámbito Xeral.
* Catálogo da Oferta de Capacidade nas instalacións Rede de Largo Métrico.

En ambos os Catálogos as instalacións están agrupadas en:

- Todas as Estacións de Viaxeiros/Terminais de Carga coas funcionalidades de vía ofrecidas.
- Instalacións con Vías de Apartado.
- Instalacións con Vías de Manobras.
- Instalacións con Vías de Mantemento/Lavado.
- Instalacións con Vías de Subministración de Combustible.
- Instalacións con Punto de Carga de Mercadorías.
- Estacións de Viaxeiros con Vías con plataforma para operacións tipo A/B.

# 7.3. Instalacións de Servizo

O acceso aos servizos prestados nas instalacións de servizos xestionadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias, ás empresas ferroviarias e demais candidatos, baséase nos seguintes principio:

1. Tipoloxía do servizo de transporteto no discriminatorio: para que las EE.FF. y Candidatos accedan a los distintos servicios en igualdad de condiciones.
2. Transparencia: publicando os servizos, ofrecendo todas as posibilidades de servizos nas instalacións do servizo e especificando as súas condicións de prestación e prezos.
3. Flexibilidade: adaptación a novos escenarios de explotación: variación da demanda, do número de operadores, novas tecnoloxías, novos servizos, etc.
4. Sostibilidade: económica, social e ambiental.

O administrador de infraestruturas ferroviarias pode prestar os seus servizos nas instalacións de servizo situadas en:

* Terminais de carga
* Estacións de viaxeiros
* Ámbito xeral da RFIG

Neste capítulo inclúense os servizos prestados nas instalacións de servizo xestionadas polo administrador da infraestruturas, especificando a descrición das prestacións, as restricións que, se for o caso, sexan de aplicación, o procedemento para a solicitude e adxudicación dos servizos, os prezos aplicables pola súa prestación, os principios e xerais e as condicións xerais que regulan o proceso de operación.

Por outra banda, e en relación co ámbito de prestación nos terminais de carga, esta información compleméntase coa dispoñible na páxina web do administrador de infraestruturas, segundo o especificado en cada un dos apartados onde se inclúe o enderezo web correspondente.

Seguidamente, pásanse a numerar e describir os servizos ferroviarios conexos prestados nas instalacións de servizo titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias, definidas no Art. 42 da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario (LSF), que se estruturan, segundo a súa tipoloxía, en: Servizos Básicos, Servizos Complementarios e Servizos auxiliares.

## SERVIZOS BÁSICOS

Son básicos os servizos prestados en calquera das instalacións de servizo recollidas no Artigo 42 da LSF.

A súa prestación non é obrigatoria e as disposicións só son aplicables cando o servizo for ofrecido polo explotador.

Os Servizos Básicos ofrecidos en cada momento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Declaración sobre a Rede, deberán ser prestados de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria ou candidato que os solicite.

## SERVIZOS COMPLEMENTARIOS

Son Complementarios os servizos prestados nas instalacións de servizo, titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias, destinados a facilitar o funcionamento do sistema ferroviario, e prestaranse ás Empresas Ferroviarias e outros Candidatos segundo o establecido no Art. 44 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, sobre o Sector Ferroviario.

Os Servizos Complementarios ofrecidos en cada momento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Declaración sobre a Rede, deberá prestalos de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

Estes servizos ofrécense dentro do ámbito xeral da RFIG e están definidos no capítulo 5 desta Declaración sobre a Rede.

## SERVIZOS AUXILIARES

Son Servizos Auxiliares os que as EE.FF. poden solicitar ao administrador de infraestruturas ferroviarias ou a outros provedores. O explotador da instalación de servizo non terá a obriga de prestar estes servizos, pero si ofrece a súa realización a algunha empresa ferroviaria, deberá prestalos de forma non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

Os Servizos Auxiliares son prestados nas instalacións de servizo titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias, ás Empresas Ferroviarias e outros Candidatos segundo o establecido no Art. 44 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, sobre o Sector Ferroviario. A prestación destes servizos será realizada en réxime de Dereito privado.

# 7.3.1. DISPOSICIÓNS COMÚNS

## ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

A adxudicación de capacidade nas instalacións de servizo é a asignación, por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias, de capacidade sobre unha instalación de servizo.

A solicitude de acceso aos servizos prestados nas estacións de viaxeiros será realizada consonte o procedemento recollido no apartado 7.3.2.6 e os requisitos xerais e condicións de acceso indicadas no apartado 7.3.2.5.

A solicitude de capacidade nas instalacións de servizo, vías, será realizada pola aplicación SYACIS, en conformidade con criterios transparentes e non discriminatorios. Para isto, existe un proceso regulado, de aplicación no ámbito das instalacións de servizos xestionadas polo administrador de infraestruturas que estean nas estacións de viaxeiros, nos terminais de carga e en calquera outra instalación determinadas polos administradores de infraestruturas fóra dos ámbitos especificados anteriormente.

As empresas ferroviarias e candidatos, titulares de material rodante, axentes de transporte, cargadores e operadores de transporte, realizarán as súas solicitudes e, unha vez adxudicada, terán dereito a usalas nas condicións sinaladas nas fichas descritivas das instalacións de servizo.

A Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, introduciu modificacións no seu CAPÍTULO II, Canons ferroviarios e prezos derivados da utilización de infraestrutura ferroviaria e instalacións de servizo.

A adxudicación e utilización das instalacións de servizo está suxeita á liquidación dos canons contemplados no Art. 98 da LSF, onde se determina a estrutura das Taxas e Canons Ferroviarios.

En conformidade coa disposición transitoria primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións, seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixentes, no momento de entrada en vigor desta lei, ata aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta.

Polo tanto, ata a publicación do Regulamento que regula os novos canons, seguiranse aplicando as modalidades indicadas seguidamente:

| TIPO DE INSTALACIÓN | CANON | CLIENTES |
|---|---|---|
| Vías con plataforma para estacionamento de trens para realizar outras operacións. | **C2** | Empresas ferroviarias. |
| Vías de apartado, de formación de trens e manobras, de mantemento, lavado e limpeza de subministración de combustible. | **D** | Empresas ferroviarias e titulares de material rodante. |
| Puntos de carga para mercadorías. | **E** | Empresas ferroviarias, titulares de material rodante ferroviario, axentes de transporte, cargadores e operadores de transporte combinado. |

A relación de vías ofertadas nas instalacións de servizo titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias publícase no Catálogo de Oferta de Capacidade nas Instalacións de Servizo, dispoñible na web do administrador de infraestruturas, como anexo a esta DR. Os usuarios autorizados tamén poderán acceder a esta información a través da aplicación SYACIS.

No catálogo e na aplicación SYACIS especifícase a tipoloxía das instalacións de servizos, as súas características e equipamento.

Excepcionalmente poderá solicitarse capacidade de uso de instalacións non recollidas no citado catálogo, sen que o Xestor da Instalación de Servizo, GIS, estea obrigado a asignala. O GIS está facultado para axustar a capacidade dunha instalación para realizar operacións de mantemento programado, reposición ou ampliación dos activos vinculados a esta.

Calquera modificación destas instalacións será comunicada aos seus clientes, incluída na aplicación SYACIS e publicada nas actualizacións correspondentes da Declaración sobre a Rede.

# A. TIPOS DE SOLICITUDES

As solicitudes de asignación de capacidade, que se serán presentadas pola aplicación SYACIS, sustentaranse nunha necesidade do cliente e na viabilidade técnica da instalación. Estas solicitudes poderán estar vinculadas a trens do seu Plan de Transporte, ou non vinculadas cando non poida definir unha relación específica de trens no seu Plan de Transporte, pero coñeza a necesidade de utilizar a instalación de servizo de forma regular.

Os administradores de infraestruturas das instalacións de servizo e os Candidatos poderán celebrar acordos de longa duración (máis de 4 anos) para reservar capacidade nunha instalación de servizo, sempre que se deriven dun acordo marco, celebrado ao abeiro do Art. 38.3 da LSF, sobre reserva de capacidade na infraestrutura lineal (suco). Estes acordos terán as mesmas características que o acordo marco sobre reserva de capacidade na infraestrutura lineal que o orixina e que se recollen nos Artigos 38.4 e 38.5 da LSF.

Ao solicitar capacidade, os clientes poden optar polos seguintes tipos:

**CON RESERVA DE CAPACIDADE**

### 1. Para Períodos de Uso Continuado

Reserva de capacidade para aqueles casos nos que o cliente esixa, durante as 24 horas do día, un uso igual ou superior a 30 días naturais e ata un máximo de 4 anos.

### 2. Para Períodos de Uso Puntual

Reserva de capacidade para aqueles casos nos que o cliente solicite un uso por horas ou día completo (desde as 00:00 horas ata as 24:00 horas), da instalación, por un período entre dúas datas, para días sucesivos, descontinuos ou cadenciados.

Estas solicitudes deben ir vinculadas a un tren.

**SEN RESERVA DE CAPACIDADE**

### Para períodos de uso Puntual

Solicitude de capacidade para aqueles casos nos que o cliente reclame un uso puntual, quer por día completo da instalación desde as 00:00 horas ata as 24:00 horas, quer por horas.

Excepcionalmente, o cliente poderá esixir un uso puntual e inmediato por horas, sen posibilidade de coñecer con precisión a instalación de servizo (vía concreta) nin o tempo de uso.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren sen marcha determinada.

# B. CALENDARIO DE ASIGNACIÓN

As solicitudes realizadas ao Xestor de Instalación de Servizos (GIS), a través da aplicación SYACIS, deberán ser presentadas nos seguintes prazos:

**PARA SOLICITUDES TIPO A: CON RESERVA DE CAPACIDADE**

O GIS porá a disposición dos clientes, cada 2 meses, a oferta de instalacións de servizo dispoñibles para que se poidan realizar este tipo de solicitudes.

Para dar resposta a aquelas solicitudes presentadas fóra de prazo de recepción e que sexan consecuencia dunha alteración substancial dos esquemas de explotación do cliente, o GIS avaliará o alcance das súas necesidades, e comunicaralle oportunamente unha asignación provisional de capacidade que, en todo caso, deberá volver a solicitar no seguinte período de asignación.

**PARA SOLICITUDES TIPO B: SEN RESERVA DE CAPACIDADE**

Estas solicitudes deberán ser realizadas cunha antelación mínima de sete días naturais.

Por causas excepcionais e xustificadas, os clientes poderán solicitar a capacidade para unha instalación de servizo con menos de sete días naturais de antelación. Este tipo de solicitudes só poderán ser presentadas de luns a venres, antes das 12 horas do día anterior á saída do tren, e será necesario identificar nesta o tren ao que se vincula a solicitude. A resposta será notificada antes das 18 horas do mesmo día.

No caso de necesidades puntuais inmediatas xeradas con menos dun día de antelación, o GIS tramitará unha eventual asignación provisional de capacidade en función da capacidade residual existente, que lle permitirá ao cliente formalizar posteriores axustes en función da capacidade de instalación realmente utilizada (vía e tempo). Finalmente, o GIS verificará estes axustes segundo o uso efectivo comprobado, que validará ou modificará en conformidade, e comunicaralle ao cliente a asignación definitiva de capacidade.

Estas solicitudes deberán estar vinculadas ao suco inmediato/especial que vaia xerar a ocupación na instalación de servizo; o GIS quedará exento do compromiso que garanta a adxudicación de capacidade na instalación.

No caso de subministración de combustible en puntos fixos e móbiles, a asignación de capacidade está implícita na prestación do servizo de subministración e non require solicitude de adxudicación de capacidade.

Seguidamente, detállase o calendario de asignación de capacidade para o ano 2025.

## CALENDARIO

# 2025

| XANEIRO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | |

| FEBREIRO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | |

| MARZO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | | | | | |

| ABRIL | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | | | |

| MAIO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | |

| XUÑO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | | | | | |

| XULLO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | | |

| AGOSTO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 |

| SETEMBRO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | | | | |

| OUTUBRO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | |

| NOVEMBRO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | 30 | 31 |

| DECEMBRO | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| L | M | M | X | 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 | | | | |

Recepción de solicitudes | Asignación provisional | Alegacións | Comunicación de capacidade | Actualización de capacidade

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

# C. FASES DEL PROCESO

O GIS analizará as solicitudes dos clientes e optimizará os tempos de resposta e a capacidade da instalación. O proceso de asignación de capacidade subdivídese nas seguintes fases:

**FASE DE SOLICITUDE E ESTUDO DE CAPACIDADE**

O cliente realizará as solicitudes de capacidade a través da aplicación SYACIS, mediante as autorizacións outorgadas para iso. Excepcionalmente, naqueles casos nos que non se dispoña de conexión informática, as solicitudes poderán ser remitidas por calquera outro medio escrito que garanta a súa recepción e rexistro.

A formalización dunha solicitude de capacidade supón a aceptación das condicións das instalacións de servizo.

As solicitudes recibidas son rexistradas por data e hora de entrada. Se a solicitude non tiver toda a información requirida de acordo coa descrición da instalación de servizo e necesaria para adoptar unha decisión, o explotador da instalación de servizo considerada informará ao candidato e fixará un prazo razoable para presentala. Se non se presenta nese prazo, a solicitude poderá ser rexeitada.

Previamente á solicitude oficial, o cliente poderá realizar consultas ao GIS sobre capacidade dispoñible a través de medios telemáticos.

Por parte do GIS realizarase o estudo das solicitudes recibidas e procederase á adxudicación consonte os seguintes criterios:

a) De houber capacidade dispoñible para todos os candidatos, seralles adxudicada.

b) Se existir coincidencia de solicitudes de capacidade nun mesmo período de uso e para unha mesma instalación de servizo, a adxudicación realizarase buscando o máximo aproveitamento da instalación e as súas características técnicas, tendo en conta, por orde descendente de prioridade, os seguintes Criterios de asignación.

1. **Tipoloxía do servizo de transporte.** O uso diferenciado das instalacións segundo os distintos tipos de servizos de transporte, quer de viaxeiros de longa distancia, viaxeiros de proximidade e media distancia ou mercadorías.

2. **Tipoloxía de instalación existente no terminal de carga**. Terán prioridade na asignación de capacidade, por esta orde, as solicitudes referidas a trens que precisen da instalación de servizo para o seu tratamento en:

   a) Terminais de carga intermodal da propia Terminal de transporte de mercadorías.

   b) Terminal de carga de mercadorías xeral (punto de carga) do propia Terminal de transporte de mercadorías.

   c) Terminais portuarios pertencentes a aqueles portos con Convenio de conexión nos que estea recollido o Terminal de transporte de mercadorías.

   d) Outras instalacións.

3. **Duración do uso**. Terán prioridade as solicitudes que favorezan o uso continuado das instalacións de servizo:

   As solicitudes de tipo A1 sobre as A2 e, dentro das A1, as de maior período de uso.

   Para as A2, aquelas con maior aproveitamento do prazo solicitado entre dúas datas, tendo en conta a relación entre o número de días solicitados e o total de días incluídos no período.

4. **Funcionalidade.** A compatibilidade do uso solicitado coa funcionalidade da instalación (formación e manobras, apartado, mantemento...) e do seu equipamento.

5. **Orde de solicitude.** No caso de igualdade nos criterios anteriores, asignarase segundo a orde de entrada da petición.

**FASE DE COORDINACIÓN E PROPOSTA DE ASIGNACIÓN PROVISIONAL**

A fase de coordinación foi concibida para resolver os conflitos que poidan xurdir nas solicitudes e adxudicacións de capacidade.

Cando non for posible atender inicialmente as solicitudes, o GIS ofrecerá alternativas sobre a capacidade dispoñible, para buscar unha solución coordinada co cliente E resolver os conflitos que poidan xurdir entre as solicitudes e asignacións de capacidade, sempre que sexa tecnicamente viable.

Unha vez finalizado o proceso de coordinación, o GIS comunicaralles aos clientes a proposta de asignación provisional de capacidade aos clientes, e estes deberán aceptala ou rexeitala no prazo sinalado a través da aplicación SYACIS. Transcorrido o prazo establecido sen recibir a aceptación por parte do cliente da proposta provisional de capacidade, o GIS poderá dispor libremente dela.

Para máis información pódese consultar o Anexo J Procedementos de Resolución de Conflitos.

**FASE DE ALEGACIÓNS**

Durante esta fase, os clientes poderán formular alegacións á proposta de asignación provisional de capacidade comunicada polo GIS. Aquelas solicitudes que non fose posible atender, unha vez analizadas as alegacións, serán comunicadas motivadamente.

Para máis información consultar o Anexo J Procedementos de Resolución de Conflitos.

**FASE DE COMUNICACIÓN DE ASIGNACIÓN DEFINITIVA DE CAPACIDADE**

Finalmente, o GIS comunicará a asignación definitiva de capacidade, a través da aplicación SYACIS.

O GIS publicará a capacidade aceptada, o que non suporá en ningún caso a vulneración do principio de confidencialidade.

## D. MEDIDAS ESPECIAIS EN CASO DE PERTURBACIÓNS DO TRÁFICO FERROVIARIO

Se durante o proceso de transporte for necesario segregar ou apartar material, por incidencias inesperadas, para evitar efectos sobre o tráfico ferroviario, a zona de tráfico do administrador de infraestruturas poderá asignar capacidade excepcionalmente e o cliente estará obrigado regularizar esta adxudicación, na aplicación SYACIS, o antes posible.

## E. SUPERVISIÓN E CONTROL DO USO REAL DA CAPACIDADE ASIGNADA

Os clientes teñen a obriga de utilizar a capacidade asignada nas instalacións de servizo de acordo coas condicións de uso aceptadas e usar estas de maneira óptima.

A non utilización inxustificada, ou a falta de utilización sistemática, atribuíble ao cliente, dunha instalación de servizo, que supoña unha perda importante para o seu aproveitamento efectivo, poderá ser causa dunha modificación ou supresión da capacidade asignada por parte do GIS.

O GIS poderá realizar as análises de nivel de uso e aproveitamento das instalacións de servizo que considere oportunas, coa información facilitada polos clientes, ou coa que dispoña o GIS.

## F. CANCELACIÓN DA ASIGNACIÓN DE CAPACIDADE

Os clientes poderán solicitar a cancelación da capacidade asignada nas instalacións de servizo suxeitas aos canons modalidade D e E. As solicitudes de cancelación serán presentadas por medios electrónicos ao GIS. Unha vez analizada a solicitude, o administrador de infraestruturas ferroviarias comunicaralle ao cliente solicitante a resolución adoptada.

Para instalacións con reserva de capacidade para un período de uso continuado, ou para un período puntual por horas ou días completos, as cancelacións deberán ser realizadas cunha antelación mínima de 30 días naturais e:

- Se non se utilizou 50% do período adxudicado, deberán aboar un importe mínimo equivalente a 50% do importe total do canon.
- Se se utilizase máis do 50% do período adxudicado, non terán ningunha penalización.

Para aquelas instalacións sen capacidade reservada que foren solicitadas para un período de uso puntual por un día completo ou por horas:

- As cancelacións realizadas cunha antelación maior de 24 horas ao uso da instalación non terán ningunha penalización.
- As cancelacións realizadas cunha antelación inferior a 24 horas ao uso da instalación aboarán cen por cen do canon.

## G. MANTEMENTO E CAUSAS EXCEPCIONAIS

Cando se deban realizar traballos de mantemento nas instalacións de servizo, o GIS poderá modificar temporalmente a capacidade asignada, previa comunicación con 30 días de antelación aos clientes afectados.

Cando, por causas excepcionais e debidamente xustificadas, algunha instalación do servizo quedase temporalmente inutilizada, o GIS resérvase o dereito a modificar parcialmente ou cancelar a capacidade asignada, que será comunicada ao cliente xunto coas alternativas que puidese ofrecer, derivadas desta circunstancia. Os clientes afectados non terán dereito a esixir ningunha indemnización ou compensación.

# CONDICIÓNS DE USO DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

Coa entrada en vigor da nova redacción do artigo 100 (segundo a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pola Lei 26/2022 do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias, e será aprobado un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración, que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e incorporado á Declaración sobre a Rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro egulamento de determinación dos canons ferroviarios".

Coa publicación desta última Disposición Transitoria garántese o mantemento das cantidades establecidas para liquidar os canons ferroviarios ata os Administradores de Infraestruturas Ferroviarias disporen dun Regulamento onde se establezan novas tarifas ou se modifiquen as vixentes.

Como na data de publicación deste documento, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias non conta cun Regulamento aprobado polo Consello de Administración da Entidade Público Empresarial, sería aplicable a Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

Por último, e no tocante á adaptación da norma aos principios de boa regulación, cómpre sinalar que a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, simplifica o procedemento para determinar canons ferroviarios e durante a súa elaboración puidéronse pronunciar todas as entidades e empresas afectadas.

O canon non inclúe o servizo de subministración de enerxía eléctrica, de auga, de gasóleo, de teléfono ou de calquera outra subministración ou servizo, que se facturará por separado, en función dos datos facilitados polo titular.

Nos casos en que, por causas alleas ao cliente, a instalación non estea operativa para usala nos termos establecidos neste documento, o canon non será devindicado.

## Obrigas do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias

Son obrigas do administrador de infraestruturas ferroviarias, en relación ao uso e funcionalidade das instalacións de servizo, as seguintes:

a) Garantir o acceso ás instalacións cando existir capacidade dispoñible.

b) Atender as solicitudes de capacidade dos clientes nos prazos incluídos no proceso de asignación regulado.

c) Garantir a operatividade da instalación de servizo durante o tempo que o cliente manteña a capacidade adxudicada ou ofrecerlle unha alternativa equivalente se for necesario.

d) Informar aos clientes dos cambios no catálogo de instalacións de servizo.

e) Responder por escrito ás reclamacións dos clientes nun prazo máximo de 30 días desde a súa recepción.

f) Informar aos clientes cunha antelación mínima de 2 meses das restricións de uso das instalacións de servizo por mor de traballos programados de reparación, conservación, renovación, ampliación ou mellora dos activos vinculados a estas.

g) Informar aos clientes dos plans de ampliación ou mellora dos activos vinculados á instalación, motivados polo aumento da demanda de clientes.

h) Informar ás empresas ferroviarias daqueles procedementos do administrador de infraestruturas nos que se definan as actividades realizadas nas instalacións de servizo ferroviario.

i) Coordinar coas empresas ferroviarias os procedementos dos SGS que van rexer as condicións dos servizos prestados.

## Obrigas do Cliente

As obrigas do cliente en relación coa utilización das instalacións do servizo son as seguintes:

a) Antes de solicitar a capacidade dunha instalación de servizo, asegurarse da súa idoneidade para a funcionalidade á que vai destinada.

b) Asegurar a compatibilidade entre a capacidade adxudicada para a circulación por liñas das RFIG (sucos) e a dispoñibilidade de uso na instalación de servizo que prevea utilizar.

c) Asegurar, antes de comezar a utilizar unha instalación de servizo, a prestación dos servizos que puidese requirir na mesma para as operacións sobre o material ferroviario, operacións de carga/descarga...

d) Informar ao titular, antes do inicio da utilización da instalación, das actividades que se vaian realizar que sexan susceptibles de xerar contaminación ou residuos que requiran un sistema de xestión específico. Do sistema empregado e das medidas de prevención adoptadas, achegará os certificados necesarios para o efecto.

e) Informar ao titular, ao inicio da utilización da instalación, de calquera circunstancia que implique a falta de operatividade da instalación de servizo.

f) Cumprir cos requisitos en materia de seguridade ferroviaria e, en particular, a disposición dos títulos habilitantes pertinentes do persoal ferroviario e as condicións do material rodante ferroviario, así como en materia de prevención de riscos laborais.

g) Facer uso da instalación para os fins previstos na súa solicitude de capacidade.

h) Custodiar o material rodante, os elementos auxiliares de carga e as mercadorías situados nas instalacións de servizo, propiedade do cliente.

i) Comunicarlle ao titular da instalación calquera accidente ou incidencia, así como anomalías ou avarías, producidos na instalación do servizo.

j) Retirar o material rodante das instalacións de servizo ao vencer o tempo concedido na súa adxudicación de capacidade, deixándoas en condicións operativas.

k) Dispoñer que o persoal habilitado que vaia a coordinar as operacións do tren co Responsable de Circulación do administrador de infraestruturas empresas ferroviarias estea na instalación de servizo con tempo abondo para non provocar atrasos nas operacións asociadas a el.

l) Informar ao administrador de infraestruturas daqueles procedementos da empresa ferroviaria nos que se definan as actividades realizadas nas instalacións de servizo ferroviario.

m) Coordinar, xunto co administrador de infraestruturas ferroviarias, os procedementos dos SGS que rexerán as condicións dos servizos recibidos.

n) Habilitar o persoal que vai prestar os servizos nunha instalación de servizo.

## Responsabilidades do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias

En relación coas responsabilidades que puidesen ser derivadas de ineficacias das instalacións de servizo, e concretamente co réxime de responsabilidades e os seus límites, axustarase ao disposto na Lei e Regulamento do Sector Ferroviario e na súa normativa de desenvolvemento.

O administrador de infraestruturas ferroviarias, para estes efectos, actúa como auxiliar do portador, en relación co réxime xeral de responsabilidades derivadas do transporte de mercadorías, e especialmente en relación cos prazos de entrega das mercadorías, así como en relación coas causas de exoneración e límites de indemnización, polo que será aplicado o disposto na Lei 15/2009, do 11 de novembro, do Contrato de Transporte Terrestre de Mercadorías.

Con relación aos danos causados ao material rodante como consecuencia de ineficacias na instalación do servizo, aplicarase o disposto nos límites contemplados nas Condicións Xerais de uso de vagóns publicadas polas GCU Bureau SPRL.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non será responsable perante os seus clientes dos casos fortuítos nin os de forza maior. Igualmente, non será responsable perante os seus clientes dos danos e prexuízos causados por terceiros alleos a el.

## Responsabilidades do Cliente

O cliente responderá perante o administrador de infraestruturas ferroviarias dos danos producidos na infraestrutura ferroviaria e nos elementos que, sen formar parte dela, estean situados dentro da estación de transporte de viaxeiros ou do terminal de transporte de mercadorías.

O cliente será igualmente responsable dos danos causados a outros clientes, ou a terceiros, derivados da utilización indebida das instalacións do servizo, tal e como establece a Lei do Sector Ferroviario e as súas normas de desenvolvemento e, se for o caso, a Lei do Contrato de Transporte Terrestre de Mercadorías.

Sexa como for, o cliente será responsable dos actos e omisións dos auxiliares, dependentes ou independentes, a cuxos servizos acuda para cumprir as súas obrigas.

O cliente non será responsable nos casos fortuítos nin nos de forza maior. Tampouco será responsable dos danos nin prexuízos causados por terceiros alleos a el.

## Seguro de Responsabilidade Civil

O cliente obrígase a ter contratada cunha Compañía de Seguros de recoñecida solvencia e antes da adxudicación de capacidade, unha póliza de seguros de danos e responsabilidade civil, en contía suficiente para cubrir os danos e responsabilidades que se poidan derivar do uso das instalacións de servizo, incluídos os danos ecolóxicos e ambientais que se poidan producir.

Esta póliza deberá estar vixente durante o período de adxudicación e o titular da instalación poderá requirir, en calquera momento, os documentos que acrediten que o cliente está ao corrente no pagamento destas primas de seguro.

A dispoñibilidade e utilización das instalacións de servizo por parte das empresas ferroviarias estará cuberta polo seguro de responsabilidade civil incluído na LSF, cuxo importe e condicións de cobertura se determinan regulamentariamente.

O resto dos clientes que desexen utilizar as instalacións de servizo deberán ter contratado un seguro de responsabilidade civil cunha cobertura mínima de 1.500.000 €.

## Supervisión e Control

O administrador de infraestruturas ferroviarias resérvase as máis amplas competencias de supervisión e control respecto das instalacións de servizo cedidas. Esta supervisión e control será realizada polo persoal que o administrador de infraestruturas designe para o efecto e o cliente deberá facilitar e/ou achegar os datos e/ou documentos relativos á utilización da instalación e do material ferroviario que nela se atope.

Os responsables de xestión ambiental do administrador de infraestruturas poderán solicitar, en calquera momento, as evidencias que garantan o correcto cumprimento da normativa ambiental (autorizacións, xestión de residuos perigosos, autorización de vertido, límites de ruído,...).

## Seguridade e Vixilancia

As instalacións de servizo do administrador de infraestruturas non contan cun servizo específico de seguridade e vixilancia, polo que os clientes deberán realizar as accións que consideren necesarias para garantir a custodia do material rodante, os elementos auxiliares de carga e as mercadorías que se encontren nestas.

## Seguridade Ferroviaria

### CRITERIOS XERAIS

O material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado e autorizado para a circulación e o persoal que intervén nos procesos de circulación disporá da correspondente autorización profesional, de acordo coa normativa aplicable en cada momento, tendo en conta que as obrigas e operacións de estacionamento, inmobilización do material rodante depositado na instalación de servizo, a formación do tren, así como a súa sinalización, composición e freado, e a disposición da carga nos vagóns, serán responsabilidade da Empresa Ferroviaria (E.F.) ou, se for o caso, do administrador de infraestruturas ferroviarias cando este for o responsable do material rodante.

### CONDICIÓNS OPERATIVAS

A facultade para dirixir a circulación de trens e manobras correspóndelle ao Responsable de Circulación do administrador de infraestruturas ferroviarias, podendo ser auxiliado nos procesos de circulación polo persoal da E.F. ou do propio administrador de infraestruturas ferroviarias, que dispoña da correspondente autorización profesional.

Este persoal realizará, baixo as ordes do Responsable de Circulación, determinadas tarefas cando este llo ordene, como o accionamento de agullas e barreiras dos pasos a nivel, realización de manobras e demais tarefas complementarias. Para iso deberán dispor da dotación de útiles de servizo e dos medios de comunicación que a normativa estableza para garantir a adecuada transmisión de ordes e información nos procesos de circulación.

Será responsabilidade do administrador de infraestruturas ferroviarias o accionamento daqueles desvíos de itinerarios que se realizan integramente desde o cadro de enclavamento que ten ao seu cargo. Será responsabilidade do cliente usuario da instalación de servizo o accionamento daqueles desvíos que, accionados manual ou electricamente, son realizados ao pé do mesmo. Para iso, o persoal que realice os servizos relacionados coa Seguridade na circulación deberá de adquirir o coñecemento

do  establecido nas Consignas e demais documentación regulamentaria, con relación ás instalacións de seguridade que vaia utilizar e co tipo de operación que se vai realizar no ámbito operacional da instalación de servizo e da dependencia que se trate, estando suxeitos ás inspeccións de seguridade e investigación de accidentes que, por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias, se realicen. Sexa como for, unha vez formado o tren, correspóndelle á E.F., baixo a súa responsabilidade, poñer o tren en circulación perante o administrador de infraestruturas ferroviarias.

**TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS**

De acordo co establecido no RSF, cando a capacidade solicitada por un cliente vaia ser utilizada para transportar de mercadorías perigosas, deberá constar na solicitude.

O transporte de mercadorías perigosas é realizado de acordo co disposto no Regulamento sobre transporte internacional de mercadorías perigosas por ferrocarril (RID), así como no Real Decreto 412/2001, do 20 de abril, cuxo artigo 4 recolle as normas xerais de circulación. (Ver apartado 3.4.3. da DR).

Nas instalacións de servizo prestarase especial atención á aplicación da distancia de protección entre vagóns ou grandes contedores, para os efectos de estacionamento con outros trens cargados con mercadorías perigosas en vías adxacentes do mesmo terminal de carga.

**INCIDENTES, ACCIDENTES E ANORMALIDADES**

No caso de incidencias ou accidentes na circulación ou incidencias nos procesos de carga e descarga, o explotador ou o cliente non poderán realizar por propia iniciativa ningunha actuación sobre o material rodante ou as instalacións ferroviarias.

Nestes casos, actuará cubrindo os protocolos de actuación e comunicación establecidos no Plan de Continxencias do administrador de infraestruturas ferroviarias e nos Plans de Autoprotección.

## Coordinación de Actividades

En cumprimento do disposto no Real Decreto 171/2004, do 30 de xaneiro, polo que é desenvolto o artigo 24 da Lei 31/1995, do 8 de novembro, de Prevención de Riscos Laborais, en materia de coordinación de actividades empresariais, e antes de iniciar a utilización, o cliente deberá ter establecidos os procedementos operativos de prevención POP 12 e POP 16.

## Medio Ambiente

Os clientes están obrigados ao cumprimento da lexislación vixente en materia de medio ambiente referente a solos, verteduras, ruídos, emisións, residuos e substancias perigosas.

Será responsabilidade exclusiva do cliente, se a responsabilidade fose directa ou indirectamente imputable a el, a recuperación e o saneamento ambiental da instalación de servizo cando se produza nela unha vertedura ou fuga, así como o estrito cumprimento da normativa ambiental e de seguridade industrial de ámbito nacional, autonómico ou local.

## Uso Inadecuado dunha Instalación de Servizo

Considérase un uso inadecuado dunha instalación de servizo:

a) Realizar actividades cunha finalidade distinta á funcionalidade definida para a instalación do servizo.

b) Non informar do apartado de material rodante que se encontra fóra do ciclo produtivo do transporte realizado sobre instalacións de servizo que, ademais do apartado, teñan outras funcionalidades.

c) Situar material ferroviario, de tracción ou remolcado na instalación fixa de subministración de combustible fóra do horario de prestación do servizo ou nas instalacións de punto móbil sen que se encontre o medio de subministración que vai realizar.

d) O incumprimento das normas de seguridade ferroviaria, de prevención de riscos laborais ou ambientais.

e) Utilizar a instalación sen ter a debida adxudicación de capacidade.

f) Utilizar ou ocupar a instalación fóra da capacidade adxudicada.

g) Dispoñer e non utilizar a capacidade adxudicada nos termos de aproveitamento e uso efectivo establecidos neste documento.

O GIS informará ao seu cliente cando detectar algún destes comportamentos para que poidan ser corrixidos no prazo requirido.

## Efectos do Uso Inadecuado dunha Instalación de Servizo

O GIS poderá suprimir a capacidade adxudicada ou non adxudicar capacidade na instalación, se previamente informou ao cliente do uso inadecuado da capacidade adxudicada e este non adoptou as medidas correctoras no prazo e na forma indicadas.

O cliente ao que se lle retirase a capacidade de uso ou se lle comunicase a imposibilidade de acceder á instalación de servizo non poderá solicitar capacidade sobre esta mentres non acredite perante o GIS as medidas adoptadas para corrixir o uso inadecuado xerados pola decisión.

Adicionalmente, e particularmente para as situacións descritas nos apartados e) e f) do punto anterior, o GIS comunicaralle ao cliente estas situacións cando sexan detectadas e tamén lle comunicará o tempo de devindicación que se tomará como referencia para o efectos de aplicación do canon.

Se, ademais, estas situacións están afectando ás operacións doutros clientes, o GIS:

I) Requirirá do cliente a retirada do material rodante, os elementos auxiliares de carga e mercadorías que se encontren nas instalacións de servizo, así como calquera outro elemento que puidese ser instalado polo cliente, por medios propios ou por terceiros, á instalación ou espazo indicado polo GIS.

II) Se este non puidese retiralo en tempo oportuno, o GIS autorizará ao cliente afectado, que non pode utilizar a instalación, a retirar o material ferroviario, polos seus propios medios ou por terceiros, á instalación que lle sexa indicada polo GIS.

O GIS, en ningún caso, será responsable dos danos e prexuízos causados ao cliente afectado pola imposibilidade de utilizar a instalación cando esa imposibilidade resulte dun uso inadecuado realizado por outros clientes. Nestes casos, o cliente afectado terá dereito a repercutir na empresa que ocupaba indebidamente a instalación de servizo o importe dos danos e perdas que lle puidese ocasionar.

III) O GIS aplicaralle o canon por período de uso puntual ao cliente que ocupa indebidamente a instalación do servizo.

Independentemente do anterior, no caso de incumprimento das condicións de uso da instalación, podería aplicarse o Título VII, Réxime Sancionador e de Inspección da LSF.

## Utilización das Instalacións por varios Adxudicatarios

Unha instalación de servizo poderá ser utilizada por varios clientes, aínda que a instalación sexa adxudicada, con capacidade reservada, inicialmente a un cliente (adxudicatario principal), durante un período de tempo e sempre que esta non estea saturada.

O GIS poderá solicitarlle ao adxudicatario principal a utilización desta instalación de servizo por outros clientes (adxudicatarios secundarios), cando a capacidade excedente for compatible coas operacións programadas polos adxudicatarios secundarios.

O adxudicatario principal poderá autorizar a utilización deste exceso de capacidade a favor dos secundarios, en cuxo caso terá dereito ás bonificacións incluídas pola LSF.

Nos casos nos que o adxudicatario principal e o GIS acorden a utilización do exceso de capacidade por parte dos secundarios, o adxudicatario principal terá a obriga de deixala dispoñible nos horarios acordados.

No caso de que o adxudicatario principal non acceda a compartir o exceso de capacidade, o GIS verificará o aproveitamento da capacidade adxudicada e poderá modificala se for compatible.

## Criterios de Medición de Aproveitamento da Capacidade Adxudicada

O GIS medirá o aproveitamento da capacidade adxudicada aos seus clientes nas instalacións de servizo en función da súa ocupación efectiva (uso) e da capacidade que teñan adxudicada (dispoñibilidade).

Para medir o uso efectivo terase en conta a lonxitude total das vías ocupadas nas instalacións de servizo, con idéntica funcionalidade, dunha determinada estación ou terminal, durante o tempo de adxudicación.

Para calcular a utilización adxudicada terase en conta o total da lonxitude das vías adxudicadas nas instalacións de servizo, con idéntica funcionalidade, dunha determinada estación ou terminal, polo tempo adxudicado.

O aproveitamento será determinado mediante a relación entre o uso efectivo e o adxudicado.

Cando o SIG previr que unha determinada instalación de servizo poida ser utilizada por varios clientes, poderá solicitar unha declaración responsable do nivel de actividade que se vai realizar nela para comparar as previsións realizadas polo cliente que serviron de base para a súa solicitude de capacidade e o uso que vén facendo delas.

Perante o risco de que algunhas empresas pretendan acaparar capacidade a longo prazo, especialmente nas instalacións máis conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias resérvase a facultade de introducir inmediatamente limiares de uso máis estritos que xustificarían a revogación desa capacidade ou, se for o caso, a compartición obrigatoria da instalación con adxudicatarios secundarios.

## Reclamacións

O cliente ten dereito a presentar unha reclamación perante o titular dunha instalación de servizo no caso de discrepancia sobre as súas actuacións.

Estas reclamacións deberán ser presentadas no prazo dun mes desde que se produza o feito ou a decisión correspondente que orixinou a discrepancia.

O titular da instalación comprométese a responder por escrito ás reclamacións formuladas polos seus clientes sobre a asignación, retirada ou modificación de capacidades nun prazo máximo de 30 días.

O titular da instalación comprométese a responder por escrito ás reclamacións patrimoniais formuladas polos seus clientes polos danos e prexuízos derivados das súas actuacións no prazo legalmente establecido para iso.

Nos supostos incluídos na Lei do Sector Ferroviario, o cliente poderá acudir á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, en conformidade co disposto na Lei 3/2013, do 4 de xuño, pola que se crea a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

**DEREITO DE INFORMACIÓN**

Os clientes poden consultar as Fichas Descritivas das instalacións de servizo na aplicación PISERVI e o catálogo da Oferta de Capacidade das instalacións de servizo, dispoñibles na web do Administrador de Infraestrutura Ferroviaria como anexos á presente Declaración sobre a Rede.

## Investimentos nas Instalacións de Servizo

O administrador de infraestruturas ferroviarias será o responsable do mantemento e reposición das instalacións de servizo incluídas no Catálogo de Instalacións.

Sen prexuízo do anterior, os clientes poderán realizar os investimentos en equipamentos que consideren necesarios para desenvolver a súa actividade nas instalacións de servizo, previa autorización por parte do titular da instalación. Para iso, o cliente deberá presentar a este último a correspondente solicitude, informando detalladamente das actuacións en equipamento que se pretendan realizar na dita instalación.

O administrador de infraestruturas ferroviarias analizará a viabilidade técnica e económica da proposta, e poderá denegala de forma motivada.

Cando o administrador de infraestruturas ferroviarias considerar viable técnica e economicamente a proposta do cliente interesado, estableceranse as autorizacións preceptivas e, se for o caso, regularizarase contractualmente o citado investimento, cuxo financiamento será realizado, en todo caso, por conta do cliente interesado.

## Utilización Excepcional doutras Instalacións de Servizo

Se a explotación ferroviaria o requirir, con carácter excepcional, poderá adxudicarse capacidade nas instalacións de servizo destinadas prioritariamente á xestión do tráfico que se indica seguidamente, esta adxudicación só poderá ser realizada polo xestor de tráfico do administrador de infraestruturas:

**VÍAS DE EXPEDICIÓN E RECEPCIÓN**

Son as instalacións que serven de enlace entre a vía principal dunha liña e o resto das vías de servizo que se encontren nunha instalación, actuando como elemento regulador da circulación. Dada a súa natureza, estas rutas xeralmente non están dispoñibles para solicitudes de capacidade.

Xeralmente, nestas instalacións realízanse as operacións asociadas á chegada/expedición do tren e ás operacións asociadas a el. Desde estas instalacións, o material rodante poderá dirixirse a outras instalacións de servizo para as que o cliente solicitase capacidade, ou que sirvan de acceso a Portos, Derivacións Particulares, Base de Mantemento, Talleres ou Depósitos.

As vías de expedición e recepción poderán ser utilizadas durante un tempo superior ao inicialmente concedido (á espera de ser expedido), sempre que non interfira con outras circulacións incluídas no terminal de mercadorías, previa autorización do Responsable de Circulación. Esta circunstancia non exime á empresa ferroviaria do deber de solicitar capacidade nin do feito impoñible consonte o canon de modalidade D.

Se as instalacións de seguridade e o seu equipamento técnico o permiten, os trens tamén poderán ser expedidos ou recibidos directamente nas vías para a formación e manobras ou apartado que o cliente tivese adxudicadas. Esta decisión corresponderalle unicamente ao Xestor de Tráfico do administrador de infraestruturas.

**EXPEDICIÓN DE TRENS**

As empresas ferroviarias que vaian expedir un tren desde un terminal de mercadorías terán dereito a ocupar unha vía de expedición e recepción con 2 horas de antelación á hora de saída programada. Durante este tempo, a empresa ferroviaria realizará a preparación do tren consistente en asegurarse de que se encontra en condicións axeitadas para a súa entrada en servizo, o equipamento do tren está correctamente despregado e a formación e composición do tren corresponde ao suco designado. A formación do tren inclúe tamén as operacións técnicas e as revisións realizadas antes da entrada en servizo do tren.

As empresas ferroviarias poderán solicitar a utilización das vías de expedición e recepción para realizar a manobra final de formación, con motivo do pech Da composición dun tren cuxa lonxitude de circulación fose autorizada polo administrador de infraestruturas e, non obstante, supere a lonxitude das vías para a formación de trens que lle foi adxudicada. O Responsable de Circulación, en coordinación coa empresa ferroviaria, determinará o momento oportuno para realizar a formación destes trens sobre estas vías.

**RECEPCIÓN DE TRENS**

As empresas ferroviarias que vaian recibir un tren nun terminal de mercadorías poderán ocupar unha vía de expedición e recepción durante o tempo mínimo imprescindible e, en todo caso, cun máximo de 1 hora en relación coa súa chegada incluída.

Se o tren chega cunha antelación maior ou se demora máis de 60 minutos e puidese interferir con outras circulacións incluídas de saída ou chegada ao terminal de mercadorías, o Responsable de Circulación poderá instar a que este se coloque no tempo mínimo necesario nas vías para a formación de trens e manobras que a empresa ferroviaria teña adxudicada,

Durante o tempo concedido desde a chegada do tren, a empresa ferroviaria coordinará co Responsable de Circulación as manobras necesarias para trasladar o material a outras instalacións de servizo.

# 7.3.2. ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

## 7.3.2.1. INFORMACIÓN XERAL

Son infraestruturas ferroviarias especializadas para o transporte de viaxeiros. Identifícanse como Estacións de Viaxeiros as estacións xestionadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias que teñen parada comercial de trens de transporte de viaxeiros.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

As estacións de viaxeiros defínense como un conxunto de edificios e instalacións destinados a atender as necesidades propias dos usuarios do sistema de transporte ferroviario, tanto viaxeiros e os seus acompañantes como das EE.FF.

As estacións de viaxeiros están formadas por:

- Os edificios e instalacións destinados a dar servizo aos viaxeiros.
- Os edificios e instalacións utilizados para servizos propios relacionados coas operacións da estacións ou para servizos de/ás EE.FF. vinculados ao transporte ferroviario e ás operacións nas estacións.
- As plataformas
- As vías de estacionamento de trens, con plataforma para subida e baixada de viaxeiros e sen plataforma para apartado de trens
- Os pasos entre vías de acceso a plataformas, ao mesmo nivel ou a distinto nivel de vías
- Os elementos e espazos de acceso á estación e de comunicación con outros modos de transporte.
- Os elementos de protección e seguridade da estación.



Para os efectos destas condicións de acceso, non forman parte da estación:

- Os elementos da infraestrutura e superestrutura de vía.
- Edificios, instalacións, accesos e terreos destinados especificamente a servizos internos do administrador de infraestrutura ferroviaria ou non relacionados directamente coas operacións da estación.
- Os locais, oficinas e actividades de comercialización de espazos para terceiros, non EE.FF., no edificio de viaxeiros da estación ou noutras edificacións independentes.
- As actividades de arrendamento de terreos.

As estacións de viaxeiros clasificaranse en 6 categorías en función das súas características técnicas, a prestación de servizos que soportan e a súa intensidade. A relación das estacións de viaxeiros titularidade do administrador de infraestruturas e a súa categoría encóntranse na TÁBOA "Clasificación de Estacións" deste capítulo.

As instalacións de servizo (vías) das Estacións de Viaxeiros que se poñen a disposición das EE.FF. están recollidas no catálogo da Oferta de Capacidade nas instalacións de servizo, dispoñible na páxina web do administrador de infraestruturas, como anexo a esta DR e na aplicación SYACIS.

**ESTACIÓNS DE PROXIMIDADE**

As estacións de Proximidades desempeñan un papel de servizo público nos grandes núcleos urbanos e áreas de influencia e representan unha alternativa sostible de transporte público, eficiente e cunha oferta atractiva para a resolución da mobilidade nese ámbito. Trátase de ofrecer un servizo público con criterios de calidade, eficiencia, innovación, orientación ao cliente, seguridade e sostibilidade e compatibilizar os criterios empresariais cos de interese público estatal e territoriais.

Os núcleos de Proximidade onde dá servizo son: Asturias, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Madrid, Málaga, Murcia/Alicante, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia e Zaragoza.

Adif e RENFE-Operadora teñen subscrito un Convenio polo que se encomenda a RENFE-Operadora a xestión integral e administración destas estacións.

En conformidade ao disposto na Disposición adicional vixésimo oitava da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, Explotación das estacións de viaxeiros destinadas a prestar servizos ferroviarios suxeitos a obrigas de servizo público. O Administrador de Infraestruturas, previo acordo co adxudicatario da prestación de servizos de transporte ferroviario suxeitos a obrigas de servizo público, poderá adxudicar directamente a explotación de estacións de transporte de viaxeiros ou de parte das súas instalacións de servizo destinadas, exclusivamente, á prestación de tales servizos de transporte, sempre que esa explotación sexa necesaria para a súa efectiva prestación. Igualmente, tamén poderá adxudicar directamente a explotación daquelas estacións nas que, ademais dos trens suxeitos a obrigas de servizo público, se realicen outros servizos de transporte cuxo único prestador sexa o adxudicatario das obrigas do servizo público.

No suposto de adxudicar a explotación de instalacións de servizo ao operador ferroviario autorizado para prestar servizos ferroviarios suxeitos a obrigas de servizo público, este deberá cumprir coas obrigas establecidas no artigo 42.3 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario.

**ESTACIÓNS EN LIÑAS DE LARGO MÉTRICO**

Son estacións que contan con servizos de Proximidade e Rexionais e serven de articulación ferroviaria de parte do territorio español. Adif e RENFE-Operadora teñen subscrito un Convenio polo que se encomenda a RENFE-Operadora a xestión integral e administración destas estacións.

A relación de todas as Estacións de Viaxeiros, dispoñible na aplicación PISERVI, pódese consultar no documento Relación de Instalacións de Servizos, anexo a esta DR.

## 7.3.2.2. SERVIZOS

### SERVIZOS BÁSICOS

#### OFERTA DE SERVIZOS

As EE.FF., unha vez obtida a adxudicación de capacidade de infraestrutura, poden ter que prestar determinados servizos nas estacións de viaxeiros para realizar as súas operacións comerciais a viaxeiros vinculadas ao transporte ferroviario.

Nestes casos, as empresas ferroviarias deberán realizar a solicitude de acceso ás instalacións nas que for necesario prestar un servizo básico segundo o determinado no procedemento establecido para o efecto, xa que pode ser necesario usar espazos (locais, naves, plataformas,...) na estación

O mobiliario do interior dos locais é competencia das EE.FF., non existen restricións, agás as derivadas da lexislación sobre seguridade, protección contra incendios, ambiental, accesibilidade ou outras normas legais aplicables.

| SERVIZOS BÁSICOS | ESTACIÓNS DE VIAXEIROS |
|---|---|
| **SB-1** | Servicio de estacionamiento de trenes en vías con andén para servicios comerciales, otras operaciones y vías de apartado. |
| **SB-5** | Acceso a los edificios y andenes en las estaciones de viajeros para su utilización por los viajeros |
| **SB-7** | Local para el Servicio de Venta de Billetes e Información atendido |
| **SB-8** | Espacio para máquinas de Venta de Billetes e Información |
| **SB-9** | Local para el personal de servicios a bordo |
| **SB-10** | Servicio ADIF ACERCA de Asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida |

## DESCRICIÓN DE OFERTA DE SERVIZOS

A descrición, requisitos, condicións de prestación, etc. de cada servizo recóllese de maneira individualizada nas súas correspondentes fichas descritivas.

| SB-1 | SERVIZO DE ESTACIONAMENTO DE TRENS EN VÍAS CON PLATAFORMA PARA SERVIZOS COMERCIAIS, OUTRAS OPERACIÓNS E VÍAS DE APARTADO |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Estacionamento de trens en vías con plataforma para servizos comerciais, outras operacións e vías de apartado. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | Polo administrador de infraestruturas.<br>Servizo prestado polo Xestor de Capacidade (XC) para o estacionamento de trens para servizos comerciais, tal e como se indica na Declaración sobre a Rede.<br>Servizo prestado polo Xestor de Instalacións de Servizo (XIS) para o estacionamento de trens para outras operacións distintas ao servizo comercial e vías de apartado, consonte a Declaración sobre a Rede. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | Inclúe o estacionamento dos trens e o uso das plataformas para servizos comerciais de viaxeiros. O estacionamento de trens supón a obtención de Capacidade de estacionamento, concedida no momento da asignación do suco.<br>Tamén pode incluír, a petición da E.F., a utilización das vías con plataforma, definidas no gráfico de ocupación da e vías, para outras operacións distintas dos estacionamentos para servizos comerciais de viaxeiros como limpeza, carga e descarga de servizos a bordo, etc., e vías de apartado cando existiren nas estacións instalacións de servizo que permitan a súa prestación.<br>Quedan expresamente excluídas as operacións de mantemento de trens. |
| SOLICITUDES | La E.F ten a obriga de solicitar en SIPSOR, ou por calquera outro medio establecido nesta DR, o tempo de estacionamento esixido nas vías de estación para servizos comerciais de viaxeiros consonte a Declaración sobre a Rede.<br>A E.F. ten a obriga de solicitar capacidade en SYACIS, cando for requirida, para utilizar as vías con plataforma para outras operacións distintas dos servizos comerciais e vías de apartado consonte a Declaración sobre a Rede. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Consonte o establecido na Declaración sobre a Rede. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | Servizo suxeito a canon. Modalidade C e D, e recollido na Declaración sobre a Rede. (Ver apartado Canon pola utilización das instalacións de servizo). |

| SB-5 | ACCESO AOS EDIFICIOS E PLATAFORMAS NAS ESTACIÓNS DE VIAXEIROS PARA A SÚA UTILIZACIÓN POLOS VIAXEIROS |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Acceso aos edificios e plataformas nas Estacións de Viaxeiros para a súa utilización polos viaxeiros. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | Polo administrador de infraestruturas.<br>Servizo prestado polo Xestor de Capacidade por estar vinculado o acceso á adxudicación. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | Inclúe a utilización por parte dos viaxeiros das instalacións comúns das estacións e dos servizos dispoñibles nestas, entendidos como tales os vestíbulos, salas de espera, accesos para viaxeiros, etc. igualmente, inclúe a información relacionada cos servizos de trens con parada na estación e nos servizos propios das estacións, en castelán e, se for o caso, nas linguas cooficiais das respectivas Comunidades Autónomas. Inclúe un funcionamento adecuado das instalacións e unhas condicións adecuadas de mantemento e limpeza das estacións. O administrador de infraestruturas ferroviarias efectúa a súa prestación de servizos tendo en conta a categoría da estación. |
| SOLICITUDES | Consonte o establecido na Declaración sobre a Rede. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Consonte o establecido na Declaración sobre a Rede. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | Servizo suxeito a canon. Modalidade A, e recollido na Declaración sobre a Rede. (Ver apartado Canon pola utilización das instalacións de servizo). |

| SB-7 | LOCAL PARA O SERVIZO DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Arrendamento de locais para que as EE.FF. poidan prestar o Servizo de venda de billetes e información atendido. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | As EE.FF. realizarán este servizo en Autoprestación no espazo arrendado polo administrador de infraestruturas.<br>No local arrendado polas EE.FF. realizarán funcións de venda de billetes para servizos de transporte de viaxeiros, así como información e atención ao cliente, vinculada a esta actividade, permitindo a venda doutros produtos propios do transporte ferroviario, sempre que se realicen asociados coa adquisición de billetes de servizos de transporte de viaxeiros. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | O administrador de infraestruturas achegará os distintos EE.FF. locais situados fóra das salas de embarque para prestar o servizo de venda de billetes e información.<br>Os locais destinados á venda de billetes e información estarán identificados no plano de Servizos Comerciais a EE.FF. que estará dispoñible cando elas solicitaren.<br>O local de venda de billetes e información pódese situar nun espazo pechado independente do vestíbulo, como opción preferente, con superficie propia para a espera dos clientes, ou ben pode tratarse dun local aberto ao vestíbulo cando non for posible esta alternativa.<br>O local disporá de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipamentos propios da EF.<br>No interior do local, a E.F. poderá instalar todo o mobiliario e equipamento que considere necesarios para prestar os servizos de venda e información aos clientes.<br>Se for necesario realizar obras de adecuación no interior do local, requiririase a aprobación expresa do proxecto por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias. |
| SOLICITUDES | Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. Sexa como for, nas solicitudes de longa duración, o período de vixencia será dun máximo de 10 anos. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Os contemplados no procedemento.<br>No caso de que algunha E.F., á hora de realizar a solicitude de novos espazos, locais e/ou servizos, xa tivese algún consolidado por estar prestando previamente servizo, estes elementos serán tidos en conta nas novas asignacións, na porcentaxe que representen.<br>Unha vez asignado o servizo, os contratos establecidos para o efecto coas EE.FF. terán a consideración de criterios prioritarios para as novas solicitudes doutras EE.FF.<br>Terá preferencia na elección do local a Empresa Ferroviaria que máis trens con parada tiver na estación e así sucesivamente. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | A unidade de facturación é €/m2-mes.<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.<br>Non inclúe os gastos por consumo, subministracións, servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da E.F.<br>Correrán a cargo do arrendatario todos os tributos que graven ou poidan gravar a actividade que se vaia desenvolver no local arrendado, en particular será responsable do correspondente Imposto sobre Bens Inmobles. |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SB-8 | ESPAZO PARA MÁQUINAS DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Arrendamento de espazos para uso por parte das EE.FF. para instalaren e explotaren máquinas de autoservizo de venda de billetes e información. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | As EE.FF. realizarán este servizo en Autoprestación no espazo arrendado polo administrador de infraestruturas.<br>Nos espazos arrendados, as EE.FF instalarán máquinas para vender de billetes de servizos de transporte de viaxeiros, así como para informar e atender os clientes, como poden ser máquinas de cancelación, máquinas de quendas, etc.<br>Os servizos de axuda a clientes corresponderán ás EE.FF. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | O administrador de infraestruturas facilitará ás distintas EE.FF. os espazos destinados ás máquinas.<br>Asígnase unha superficie estándar de 0,75 m2 por máquina.<br>No caso de máquinas no exterior, poderase colocar unha envolvente protectora que deberá contar coa aprobación do administrador de infraestruturas. Os espazos disporán de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipamentos propios da EF.<br>As máquinas situaranse no vestíbulo con boa visibilidade e instalaranse en grupo para trasladar a imaxe de unidade de xestión e facilitar a súa atención no caso de incidencias.<br>É necesaria a autorización expresa dos proxectos polo administrador de infraestruturas ferroviarias. |
| SOLICITUDES | Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. Sexa como for, nas solicitudes de longa duración, o período de vixencia será dun máximo de 10 anos. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Os incluídos no procedemento.<br>Cando algunha E.F., á hora de realizar a solicitude de novos espazos, locais e/ou servizos, xa tiver algún consolidado por estar prestando servizo previamente, estes elementos serán tidos en conta nas novas asignacións, na porcentaxe que representen. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | A unidade de facturación é de €/máquina-mes (para unha superficie estándar).<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.<br>As unidades cunha ocupación superior ao estándar serán facturadas como 2 unidades.<br>O consumo de electricidade está incluído no prezo.<br>Non inclúe os gastos por servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso da máquina, que correrán a cargo da EF. |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SB-9 | LOCAL PARA O PERSOAL DE SERVIZOS A BORDO |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Arrendamento de locais para o persoal de servizos a bordo das EE.FF. de viaxeiros e mercadorías. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | As EE.FF. realizarán este servizo en Autoprestación no espazo arrendado polo administrador de infraestruturas. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | O administrador de infraestruturas facilitará ás distintas EE.FF. locais para que poidan atender o seu persoal a bordo na medida que estas definan.<br>Igualmente, nalgunhas estacións, cando non houber locais dispoñibles, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá facilitar espazos para as Empresas Ferroviarias instalaren un módulo no que prestar o servizo. Estes módulos deberán contar coa aprobación do administrador de infraestruturas.<br>Os locais destinados á atención do persoal de servizos a bordo estarán identificados no plano de Servizos Comerciais das EE.FF. que se porá á súa disposición cando o solicitaren.<br>O local disporá de tomas eléctricas para a instalación dos equipamentos propios da EF.<br>No interior do local, a E.F. poderá instalar todo o mobiliario e equipamento que considere necesarios para atender o seu persoal de servizos a bordo.<br>Non está autorizada a instalación de soportes informativos propios fóra do local ou situados na súa fachada, de maneira que queden visibles desde fóra do local, agás a identificación corporativa da empresa.<br>Se for necesario realizar obras de adecuación no interior do local, será requirida a aprobación expresa do proxecto visado por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias. |
| SOLICITUDES | Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. A solicitude de longa duración será dun máximo de 10 anos.<br>Por tratarse dun servizo básico, garántese polo menos un local para o persoal de servizo a bordo a todas as EE.FF. que o soliciten e teñan parada comercial na estación e o resto de espazos estará suxeito a dispoñibilidade. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Os incluídos no procedemento.<br>Cando algunha E.F., á hora de realizar a solicitude de novos espazos, locais e/ou servizos, xa tiver algún consolidado por estar prestando servizo previamente, estes elementos serán tidos en conta nas novas asignacións, na porcentaxe que representen. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | A unidade de facturación é €/m2-mes.<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.<br>Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da E.F.<br>Correrán a cargo do arrendatario todos os tributos que graven ou poidan gravar a actividade que se vaia desenvolver no local arrendado, en particular será responsable do correspondente Imposto sobre Bens Inmobles. |

| SB-10 | SERVICIO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA EN LAS ESTACIONES |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Posta a disposición das Empresas Ferroviarias dun servizo para facilitar a accesibilidade das persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida nas estacións, para axudalas no tránsito por estas e utilizando para iso medios mecánicos ou mediante o acompañamento persoal, tanto en estacións con servizo permanente como puntual.<br>O alcance do servizo é realizado en función da evolución do tráfico ferroviario, das necesidades das Empresas Ferroviarias e das solicitudes das Asociacións de persoas con discapacidade e as distintas Administracións Públicas. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | Por Adif. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | En cada unha das estacións estará definido un punto de encontro para recibir e acoller os clientes.<br>O administrador de infraestruturas definirá os medios polos que ten que recibir a información das Empresas Ferroviarias para coñecer en todo momento en que estacións, para que trens e que necesidade de asistencia hai que prestar.<br>O servizo de asistencia a persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida incluirá as seguintes modalidades:<br>• **Servizo permanente:** Será prestado en estacións que teñen cun Asistente de Mobilidade de maneira presencial de forma continua durante todo o horario de apertura comercial da estación. Cubriranse as solicitudes de asistencia cunha antelación de ata 30 minutos antes da saída do tren. No anexo 1, incluído no apartado 7.3.15, están detalladas as estacións onde se presta este servizo.<br>• **Servizo puntual:** É prestado en estacións que non teñen Asistente de Mobilidade de maneira presencial, senón que o Asistente acode á estación para realizar unha asistencia, previa solicitude das Empresas Ferroviarias cunha antelación mínima de 12 horas á saída do tren. Inclúe a subida ou baixada do viaxeiro ao tren e, se for necesario, o acomodo na súa praza coa ancoraxe e desancoraxe da cadeira de rodas no lugar establecido para iso. No anexo 2, incluído no apartado 7.3.15, están detalladas as estacións onde se presta este servizo.<br>Os servizos serán prestados tanto na estación de orixe da viaxe como na de chegada. |
| SOLICITUDES | Coa maior antelación posible e, polo menos, cos tempos sinalados para as modalidades permanentes e puntuais. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Garántense as asistencias que cumpran os prazos establecidos e, na medida do posible, o principio básico do servizo será que un viaxeiro con discapacidade e/ou mobilidade reducida nunca poderá deixar de ser atendido se así o solicita. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | Unidade de facturación: Servizo Permanente: €/Viaxeiro equivalente.<br>Servizo Puntual: €/Asistencia.<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. |
| CAMBIOS PREVISTOS NO SERVIZO | A evolución do tráfico polas EE.FF. pode afectar á demanda incluída en termos de volume de viaxeiros subidos e baixados. Esta circunstancia pode requirir que o administrador de infraestruturas adopte medidas de optimización e racionalización na prestación deste servizo.<br>Entre as posibles medidas que adoptar destacan as seguintes:<br>• Unha adecuación dos recursos postos a disposición en función da demanda incluída.<br>• Unha ampliación do prazo para prestar o servizo en estacións permanentes.<br>• O cambio da modalidade de prestación do servizo, que poderá determinar, en función da demanda, que estacións con servizo de asistencia permanente comezan a ofrecer asistencia puntual ou viceversa. |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

# SERVIZOS AUXILIARES

## OFERTA DE SERVIZOS

Pode que as EE.FF., unha vez obtida a adxudicación de capacidade de infraestrutura, teñan que prestar determinados servizos nas estacións de viaxeiros para realizar as súas operacións comerciais vinculadas ao transporte ferroviario.

As empresas ferroviarias que desexen realizar un servizo que poida ser considerado auxiliar deberán dirixirse á sede electrónica do administrador de infraestruturas para que se poidan analizar os espazos dispoñibles e a súa compatibilidade co funcionamento do conxunto da estación.

Cando o administrador de infraestruturas acceder a que a empresa ferroviaria poida realizar o servizo solicitado como auxiliar, estas deberán efectuar a pertinente solicitude de capacidade, en conformidade co determinado procedemento establecido para o efecto, ao poderse requirir a utilización de espazos (locais, naves, plataformas, ...) na estación.

O administrador de infraestruturas ferroviarias asignará a capacidade segundo criterios transparentes e non discriminatorios.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non terá a obriga de prestar os servizos auxiliares solicitados, aínda que se ofrece a súa realización a algunha empresa ferroviaria, deberá prestalos de forma non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicitar.

| SERVIZOS AUXILIARES | ESTACIÓNS DE VIAXEIROS |
|---|---|
| SX-5 | Espazo en plataformas para almacenamento de equipamentos móbiles |
| SX-6 | Control comercial previo de acceso a trens |
| SX-7 | Punto de atención de última hora |
| SX-8 | Armarios en vestiario de uso compartido |
| SX-9 | Xestión de obxectos perdidos |
| SX-12 | Servizo ADIF ACERCA de asistencia a persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida para a subida e baixada de trens |



ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

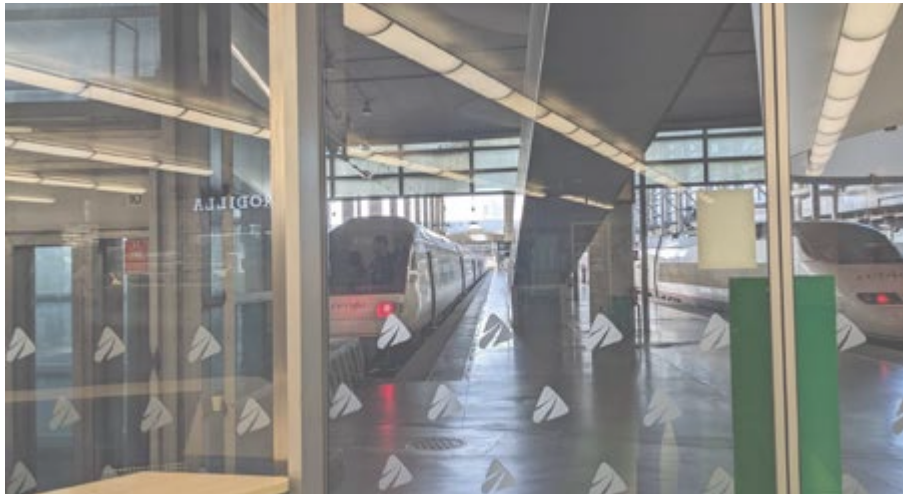
## DESCRICIÓN DE OFERTA DE SERVIZOS

La descripción, requisitos, condiciones de prestación, etc. de cada servicio se recoge de forma individualizada en sus correspondientes fichas descriptivas.

| SX-5 | ESPAZO EN PLATAFORMAS PARA ALMACENAMENTO DE EQUIPAMENTOS MÓBILES |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Arrendamento de espazos con escasa visibilidade en plataformas onde as EE.FF. poderán almacenar equipamentos móbiles para realizar actividades complementarias ao servizo de transporte de viaxeiros. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | As empresas ferroviarias xestionarán en autoprestación os espazos arrendados polo administrador de infraestruturas. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | O administrador de infraestruturas poderá facilitar ás distintas EE.FF. os espazos en plataformas destinados a almacenar equipamentos móbiles (ex.: maquinaria de limpeza ou outros elementos móbiles...)<br>Cando as EE. FF instalaren algún módulo, ou pecharen o espazo destinado a este servizo, o proxecto deberá ser aprobado polo administrador de infraestruturas.<br>As EE.FF. deberán cumprir as Normas de Seguridade e dos Procedementos de Execución e Seguimento de Actividades establecidos polo administrador de infraestruturas ferroviarias |
| SOLICITUDES | Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. Sexa como for, nas solicitudes de longa duración, o período de vixencia será dun máximo de 10 anos. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Os contemplados no procedemento. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | A unidade de facturación é €/m2-mes. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.<br>Cando forren precisas tomas eléctricas, a instalación das acometidas que foren necesarias correrá por conta da EE.FF.<br>Non se inclúe o consumo eléctrico<br>Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos almacenados. |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SX-6 | CONTROL COMERCIAL PREVIO DE ACCESO A TRENS |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Realización de operacións de control comercial de acceso a trens por parte das EE.FF. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | As EE.FF. poderán utilizar, se for o caso, os elementos facilitados polo administrador de infraestruturas para a realización deste servizo en Autoprestación. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | O administrador de infraestruturas poderá facilitar ás distintas EE.FF. un mostrador para que poidan realizar o control preventivo das condicións de contratación de transporte do cliente previo ao acceso e embarque a trens.<br>Estes mostradores poderán ser fixos ou móbiles. Igualmente, as EE. FF. poderán utilizar elementos de apoio da súa propiedade para realizar mellor as operacións (bandeirolas, orientadores de fluxos, etc.). En ningún caso estes elementos de apoio incorporarán publicidade sobre os produtos ou servizos ofrecidos polas EE.FF<br>As EE.FF. disporán dun máximo de 30 minutos para realizar este control previo á saída do tren. |
| SOLICITUDES | Anuais, por estación e rango de numeración de trens. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Non aplicable |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | A unidade de facturación é €/tren.<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4 |



ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SX-7 | PUNTO DE ATENCIÓN DE ULTIMA HORA |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Arrendamento de espazo para que as EE.FF. poidan prestar servizos auxiliares de información ao viaxeiro, atención ao cliente, atención de última hora, etc. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | As EE.FF. xestionarán este servizo en Autoprestación nos espazos arrendados polo administrador de infraestruturas. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | O administrador de infraestruturas poderá facilitar ás distintas EE.FF. mostradores, nas zonas de embarque, para que poidan prestar este servizo.<br>Estes elementos poderán ser fixos ou móbiles.<br>Os espazos disporán de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipamentos propios da EF. Haberá dúas posibilidades de punto de atención de última hora:<br>- Espazo de ata 2m² (para a instalación de mostrador) en zonas de embarque ou próximas. Neste caso poderán ser fixos ou móbiles.<br>- Espazo de ata 15m² fóra das zonas de embarque para instalar un mostrador ou espazo de atención ao cliente. |
| SOLICITUDES | O tipo de solicitude poderá ser anual e plurianual. Sexa como for, nas solicitudes de longa duración, o período de vixencia será dun máximo de 10 anos. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Os contemplados no procedemento.<br>Cando algunha E.F., á hora de realizar a solicitude de novos espazos, locais e/ou servizos, xa tiver algún consolidado por estar prestando servizo previamente, estes elementos serán tidos en conta nas novas asignacións, na porcentaxe que representen. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | As unidades de facturación son:<br>- €/mostrador-mes, para espazos de ata 2m² en zonas de embarque.<br>- €/m²-mes, para espazos de ata 15m² fóra das zonas de embarque. A unidade de facturación é €/mostrador-mes.<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.<br>Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos instalados.<br>O consumo de datos non está incluído.<br>Nos mostradores móbiles de ata 2m², inclúese o consumo eléctrico.<br>Os mostradores fixos de 2m² e 15m² non inclúen o consumo eléctrico. |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SX-8 | TAQUILLA EN VESTUARIO DE USO COMPARTIDO |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Utilización de módulos de armarios en vestiario non atendido e de uso compartido para o persoal operativo das EE.FF. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | Por parte do administrador de infraestruturas mediante o arrendamento de armarios. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | O administrador de infraestruturas poderá facilitar ás distintas EE.FF. armarios individuais en vestiarios compartidos. Os espazos estarán en locais pechados, totalmente rematados e poderán contar con sistema de control de accesos.<br>Os armarios estarán numerados para facilitar a súa identificación, disporán de pechadura, e facilitaranse clave de acceso ou entregaranse dúas chaves por armario.<br>O vestiario contará con bancos, perchas e tomas eléctricas, auga quente e fría.<br>O mantemento e limpeza dos vestiarios de uso compartido correrá a cargo do administrador de infraestruturas ferroviarias.<br>O administrador de infraestruturas non será responsable do contido dos armarios. |
| SOLICITUDES | Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. Sexa como for, nas solicitudes de longa duración, o período de vixencia será dun máximo de 10 anos. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Os contemplados no procedemento. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | A unidade de facturación é de €/armario-mes.<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.<br>O consumo de electricidade está incluído no prezo. |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SX-9 | XESTIÓN DE OBXECTOS PERDIDOS |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Xestión de obxectos perdidos polos clientes entregados nas estacións de final do percorrido dos trens que se entregarán ao seu propietario ou á persoa autorizada por este mediante a debida acreditación. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | Polo administrador de infraestruturas. |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | O administrador de infraestruturas garantirá a trazabilidade do obxecto perdido dende o seu depósito pola E.F. ata a entrega final ao seu propietario ou baixa e entrega por abandono á Administración Local correspondente.<br>Para favorecer a recuperación dos obxectos polos seus propietarios, as EE.FF. entregarán nas estacións de final de percorrido dos trens os obxectos localizados canto antes.<br>Os obxectos que contiveren documentación persoal serán entregados aos Corpos e Forzas de Seguridade do Estado. Non se admitirá a recepción de produtos perecedoiros. |
| SOLICITUDES | Anuais. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Non aplicable. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | A unidade de facturación é: €/mes por categoría de estación.<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. |

| SX-12 | SERVIZO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA PARA A SUBIDA E BAIXADA DE TRENS |
|---|---|
| DESCRICIÓN | Posta a disposición das Empresas Ferroviarias dun servizo para facilitar o acceso aos trens das persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida, para o que se lles axudará a subir e baixar dos trens e a acomodalas nas súas prazas. Se for necesario, tamén recibirá axuda para ancorar e desancorar as cadeiras rodas no lugar establecido para iso, mediante medios mecánicos ou mediante acompañamento persoal. |
| RÉXIME DE PRESTACIÓN | Por Adif, previa solicitude e formalización do correspondente contrato coa EF |
| CONDICIÓNS DE SERVIZO | En cada unha das estacións estará definido un punto de encontro para recibir e acoller os clientes.<br>O administrador de infraestruturas definirá os medios polos que ten que recibir a información das Empresas Ferroviarias para coñecer en todo momento en que estacións, para que trens e que necesidade de asistencia hai que prestar.<br>O servizo de asistencia a persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida incluirá:<br>· **Servizo permanente:** Será prestado en estacións que tiveren un Asistente de Mobilidade de maneira presencial de forma continua durante todo o horario de apertura comercial da estación. Cubriranse as solicitudes de asistencia cunha antelación de ata 30 minutos antes da saída do tren. No anexo 1, incluído no apartado 7.3.15, están detalladas as estacións onde se presta este servizo.<br>Os servizos serán prestados tanto na estación de orixe da viaxe como na de chegada. |
| SOLICITUDES | Coa maior antelación posible e, polo menos, cos tempos sinalados para a modalidade de servizo permanente. |
| CRITERIOS DE PRIORIDADE | Garántense as asistencias que cumpran os prazos establecidos e, na medida do posible, o principio básico do servizo será que un viaxeiro con discapacidade e/ou mobilidade reducida nunca poderá deixar de ser atendido se así o solicita. |
| CONDICIÓNS ECONÓMICAS | A unidade de facturación é: €/viaxeiro equivalente.<br>Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. |

## CANON POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

En conformidade co Artigo 96.1 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, os administradores de infraestruturas ferroviarias recibirán das empresas ferroviarias que utilicen as liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, así como das estacións de viaxeiros, terminais de carga e outras instalacións de servizo, o pagamento das taxas reguladas nesta sección, que recibirán o nome de canons ferroviarios.

Pola entrada en vigor da nova redacción do Art. 100 (segundo a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pola Lei 26/2022 do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias e apróbase un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e incorporado á Declaración sobre a Rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro Regulamento de determinación dos canons ferroviarios".

Coa publicación desta última Disposición Transitoria garántese o mantemento das cantidades establecidas para liquidar os canons ferroviarios ata os Administradores de Infraestruturas Ferroviarias disporen dun Regulamento onde se establezan novas tarifas ou se modifiquen as vixentes.

Como na data de publicación deste documento, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, non conta cun Regulamento aprobado polo Consello de Administración da Entidade Público Empresarial, sería aplicable a Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

Por último, e no tocante á adaptación da norma aos principios de boa regulación, cómpre sinalar que a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro simplifica o procedemento para determinar canons ferroviarios e durante a súa elaboración puidéronse pronunciar todas as entidades e empresas afectadas.

A contía dos canons esixidos pola utilización das instalacións de servizo de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias non superará o custo da súa prestación máis un beneficio razoable, de acordo co Artigo 98 da LSF.

Constitúe o orzamento de feito dos canons recollidos no Art. 98 a utilización das instalacións de servizo cuxa xestión está reservada en exclusiva aos administradores xerais de infraestruturas, nas seguintes modalidades:

A) Canon pola utilización de estacións de transporte de viaxeiros (Modalidade A).

B) Canon pola utilización doutras instalacións de servizos dos administradores xerais de infraestruturas (modalidade B). Esta modalidade inclúe o uso de vías de apartado, de formación de trens e manobras, de mantemento, de lavado e limpeza e de subministración de combustible. Tamén se incluirá nesta modalidade a utilización de vías nas estacións de viaxeiros como vías de apartado e para realizar determinadas operacións.

Distínguense as seguintes modalidades do canon:

a) Modalidade B1 - Utilización de vías de apartado, formación de trens e manobra, mantemento, lavado, limpeza e subministración de combustible.

b) Modalidade B2 - Vías de estacións de viaxeiros utilizadas como vías de apartado.

c) Modalidade B3 – Vías utilizadas para realizar determinadas operacións, distinguindo, á súa vez, 2 tipoloxías:

1º Tipo A: Limpeza do tren interior e/ou exterior mínimo (Frontais e cristais de portas e fiestras).

2º Tipo B: Operacións de carga e descarga de servizos a bordo, utilización de tomas de auga, utilización de instalacións de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalacións de baleirado WC e equipos utilizados.

C. Canon por utilización de puntos de carga titularidade dos administradores xerais de infraestrutura (modalidade C). Esta modalidade inclúe o uso das vías de carga e descarga de mercadorías.

Estes canons non inclúen o servizo de subministración de enerxía eléctrica, auga, gasóleo, teléfono nin ningún outro subministro ou servizo, que serán asumidos polo obrigado os gastos por consumos ou subministracións facilitados ou prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias

Para utilizar as instalacións de servizo nas modalidades B e C será necesario obter capacidade na instalación, que será solicitada polo obrigado ao administrador de infraestruturas ferroviarias, agás no caso da utilización de vías en estacións de viaxeiros como vías de apartado. O administrador de infraestruturas poderá adxudicar a capacidade por vías completas, por períodos de uso continuado de anos ou meses, ou por períodos puntuais de horas ou días, mediante o procedemento correspondente, que será publicado na declaración sobre a rede. En ningún caso poderá ser cedida a terceiras partes a capacidade adxudicada.

Para utilizar as vías nas estacións de viaxeiros como vías de apartado, os administradores de infraestruturas utilizarán os gráficos de ocupación de vías en estacións.

Nas modalidades B e C, sempre que non estea saturada, a instalación poderá ser utilizada por varios adxudicatarios durante o mesmo período de tempo, aínda que estea asignada inicialmente a un adxudicatario principal.

Os criterios de aplicación serán determinados polos administradores de infraestruturas.

As empresas ferroviarias que utilicen as instalacións de servizos correspondentes a cada modalidade estarán obrigadas a pagar este canon. Na modalidade B e C, tamén terán esa consideración outros candidatos, como os titulares de material rodante ferroviario, os axentes de transporte, os cargadores, os operadores de transporte combinado, así como outros fornecedores de servizo.

O período impositivo coincide co mes natural.

A devindicación prodúcese o último día do período impositivo.

Estas modalidades serán imputadas ao período impositivo no que se utilicen ou se puidesen utilizar as instalacións de servizo.

As notificacións das liquidacións dos canons ferroviarios practicaranse preferentemente por medios electrónicos e, sexa como for, cando o interesado estea obrigado a recibilas por esta vía.

O pagamento será realizado no prazo de vinte días útiles desde a notificación mediante transferencia bancaria á conta da entidade de crédito que preste o servizo de caixa a esta Administración e así se indicará na liquidación. O pagamento considérase efectuado na data na que entrase o importe correspondente na conta sinalada nos termos do artigo 37 do Regulamento Xeral de Recadación.

O período executivo de recadación comeza o día seguinte ao do vencemento do prazo sinalado anteriormente e as recargas do período executivo son devindicadas co inicio deste período (en conformidade co disposto na Lei Xeral Tributaria e na Lei Xeral Orzamentaria).

As tarifas aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios, aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestruturas, que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

## 7.3.2.3. DESCRICIÓN DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA INSTALACIÓN

### FICHAS DESCRITIVAS DE INSTALACIÓNS DE SERVIZO

En conformidade co artigo 4 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, os explotadores de instalacións de servizo elaborarán unha descrición das instalacións de servizo e dos servizos dos que foren responsables, que deberá incluír a información que nel se cita.

Para facilitar o acceso á información sobre as características técnicas das instalacións de servizo, o administrador de infraestruturas creou unha aplicación informática denominada PISERVI, Portal de Instalacións de Servizo, dispoñible na web do administrador de infraestruturas como anexo a esta DR.

PISERVI permite acceder á información sobre as instalacións de servizo: terminais de carga, estacións de viaxeiros, instalacións de mantemento, zonas de carga privadas, cambiadores de largo e eixes, etc., mediante buscas selectivas a partir de criterios como: localización xeográfica, tipo de instalación, tipo de servizo, etc., o que facilita a planificación dos servizos ferroviarios por parte das empresas ferroviarias e outros operadores loxísticos.

Igualmente, conta cun mapa interactivo da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) coa capacidade de combinar distintos criterios de busca. Neste caso, as instalacións resultantes das buscas estarán representadas no visor de mapas e poderase seleccionar e visualizar a súa Ficha Descritiva.

Documentos dispoñibles na web de Adif como anexo a esta DR: https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red

### PLANIMETRÍA BÁSICA DE SERVIZOS NAS ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

As empresas ferroviarias interesadas en obter información adicional sobre a planimetría básica dunha estación de viaxeiros deberán consultar con:

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

# 7.3.2.4. PREZOS

## CONDICIÓNS XERAIS DE FACTURACIÓN DOS SERVIZOS CONEXOS

Os prezos establecidos en cada categoría dos servizos ferroviarios conexos non inclúen, agás indicación expresa, os custos de subministracións de enerxía eléctrica, auga, gas, comunicacións ou de subministracións ou servizos similares, e serán asumidos polas EE.FF. os gastos de consumo ou subministracións facilitados ou prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias.

Cando as EE.FF. non puideren contratar directamente subministracións coas empresas subministradoras, será tido en conta o seguinte:

O administrador de infraestruturas ferroviarias, no caso de realizar a prestación das subministracións, efectuará o cálculo dos custos correspondentes aos consumos da seguinte forma:

**SUBMINISTRACIÓNS INCLUÍDAS NO PREZO DO SERVIZO:**

Para establecer o prezo do servizo considerouse un consumo medio estimado, tendo en conta o consumo dos equipamentos do sector, como por exemplo no caso das máquinas autovenda.

**SUBMINISTRACIÓNS NO CASO DE LOCAIS:**

Os consumos de servizos subministrados polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias serán calculados en función da superficie ocupada do local.

**SUBMINISTRACIÓNS MEDIDAS POR CONTADOR:**

A unidade tarifaria será calculada dividindo o importe do recibo periódico presentado pola compañía subministradora do servizo entre o número de unidades de medida consumidas, mais un incremento de 9% en concepto de gastos de xestión.

**RESTO DE SUBMINISTRACIÓNS:**

A unidade tarifaria será calculada distribuíndo o montante total do custo do recibo periódico presentado pola compañía subministradora do servizo, tendo en conta os seguintes factores:

No caso de subministración de auga, o caudal das instalacións utilizadas polas EE.FF. e horas de consumo, máis un incremento do 9% en concepto de gastos de xestión.

No caso de subministración de enerxía, a tipoloxía das instalacións utilizadas polas EE.FF. e horas de consumo, máis un incremento do 9% en concepto de gastos de xestión.

No caso de gas, metros cadrados totais de superficie incluída no recibo periódico e metros cadrados da superficie utilizada polas EE.FF. máis un incremento do 9% en gastos de xestión.

## PREZOS DOS SERVIZOS BÁSICOS

Nas seguintes táboas indícanse os prezos dos servizos básicos por categoría de estación, as contías indicadas están expresadas sen impostos indirectos, agás indicación en contrario.

Estes prezos entrarán en vigor o 1 de xaneiro de 2025 e terán vixencia ata o 31 de decembro de 2025, continuando a súa vixencia a partir desta data ata que se aproben outros novos que os substitúan; son de aplicación para os Servizos prestados nas instalacións de servizo pertencentes á Rede Ferroviaria de Interese Xeral e ás áreas das zonas de servizo ferroviario que sexan administradas polo administrador de infraestruturas.

| SB-1 | SERVIZO DE ESTACIONAMENTO DE TRENS EN VÍAS CON PLATAFORMA PARA SERVIZOS COMERCIAIS, OUTRAS OPERACIÓNS E VÍAS DE APARTADO |
|---|---|
| | Os importes están dispoñibles no apartado anterior de Canons pola utilización de vías con plataforma en estacións para o estacionamento de trens para servizos comerciais de viaxeiros e outras operacións, Modalidade C, e Canon por Utilización de vías noutras instalacións de servizo para apartado, Modalidade D. (*) |

(*) Coa entrada en vigor da nova redacción do artigo 100 (segundo a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pola Lei 26/2022 do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias, aprobando un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e incorporado á Declaración sobre a Rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro Regulamento de determinación dos canons ferroviarios".

Coa publicación desta última Disposición Transitoria, garántese o mantemento das cantidades establecidas para a liquidación dos canons ferroviarios ata que os Administradores de Infraestruturas Ferroviarias dispuxeren dun Regulamento onde foran establecidas novas tarifas ou sexan modificadas as vixentes.

Como na data de publicación deste documento, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, non conta cun Regulamento aprobado polo Consello de Administración da Entidade Público Empresarial, sería aplicable a Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

Por último, e no tocante á adaptación da norma aos principios de boa regulación, cómpre sinalar que a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, simplifica o procedemento para determinar canons ferroviarios e durante a súa elaboración puidéronse pronunciar todas as entidades e empresas afectadas.

A contía dos canons esixidos pola utilización das instalacións de servizo de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias non superará o custo da súa prestación máis un beneficio razoable, de acordo co Artigo 98 da LSF.

| SB-5 | ACCESO A LOS EDIFICIOS Y ANDENES EN LAS ESTACIONES DE VIAJEROS PARA SU UTILIZACIÓN POR LOS VIAJEROS USO DE LAS ESTACIONES POR LOS VIAJEROS |
|---|---|
| | Os importes están dispoñibles no apartado anterior de Canons pola utilización de estacións de transporte de viaxeiros, Modalidade A. (*). |

(*) NOTA Igual que SB-1

| SB-7 | LOCAL PARA EL SERVICIO DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO |
|---|---|
| UNIDADE DE FACTURACIÓN | * €/ -m$^2$-mes |

**PREZOS (dependendo da categoría da estación)**

| CATEGORÍA 1 | CATEGORÍA 2 | CATEGORÍA 3 | CATEGORÍA 4 | CATEGORÍA 5 |
|---|---|---|---|---|
| 20,90 | 17,55 | 13,57 | 10,51 | 5,92 |

Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da EF.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SB-8 | ESPAZO PARA MÁQUINAS DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN |
|---|---|
| UNIDADE DE FACTURACIÓN | * €/ máquina -mes- (para unha superficie estándar de 0,75m²) |

**PREZOS (dependendo da categoría da estación)**

| CATEGORÍA 1 | CATEGORÍA 2 | CATEGORÍA 3 | CATEGORÍA 4 | CATEGORÍA 5 |
|---|---|---|---|---|
| 210,00 | 151,00 | 105,00 | 75,00 | 54,00 |

As unidades cunha ocupación superior ao estándar serán facturadas como 2 unidades.
O consumo de electricidade está incluído no prezo.
Non inclúe os gastos por servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso da máquina, que correrán a cargo da EF.

| SB-9 | LOCAL PARA O PERSOAL DE SERVIZOS A BORDO |
|---|---|
| UNIDADE DE FACTURACIÓN | * €/ -m² -mes |

**PREZOS (dependendo da categoría da estación)**

| CATEGORÍA 1 | CATEGORÍA 2 | CATEGORÍA 3 | CATEGORÍA 4 | CATEGORÍA 5 |
|---|---|---|---|---|
| 12,17 | 10,23 | 7,90 | 6,12 | 4,74 |

Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da EF.

| SB-10 | SERVIZO DE ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE E/OU MOBILIDADE REDUCIDA EN ESTACIÓNS | |
|---|---|---|
| Estacións con Servizo Permanente | €/Viaxeiro Equivalente | *Prezo ano 2025 - 0,1542€* / Viaxeiro Equivalente |
| Estacións con Servizo Puntual | €/Asistencia | *Prezo ano 2025 - 46,10€* / Asistencia |
| Equivalencia de Viaxeiros | | |

| Tipología de Viaxeiros | Viaxeiros Equivalentes |
|---|---|
| NACIONAL / INTERNACIONAL | 1,00000 |
| INTERURBANO | 0,39093 |

*A determinación dos viaxeiros equivalentes a facturar obterase multiplicando o coeficiente asociado a cada tipoloxía polo total dos viaxeiros, subidos e baixados, declarados polo operador ferroviario no mes correspondente para efectos de canons.*

*Dadas as circunstancias sanitarias actuais e a súa posible repercusión na demanda incluída en termos de volume de viaxeiros subidos e baixados nas estacións nas que o servizo é prestado, unido á necesidade, se for o caso, de adecuación dos recursos postos a disposición do servizo en función desta, ao final de cada semestre realizarase a regularización dos importes facturados en función dos prezos reais resultante do período regularizado, en función do número de viaxeiros reais e dos custos soportados polo administrador de infraestruturas coas empresas provedoras do servizo, mediante a emisión dunha factura adicional ou nota de crédito, segundo proceda.*

*As asistencias nas estacións con Servizo Puntual que foren anuladas serán facturadas cando a anulación non for producida con máis de 3 horas de antelación á hora do paso do tren para o que foron solicitadas.*

## Documentación complementaria:

Os modelos de solicitude dos servizos básicos no ámbito das estacións de viaxeiros están dispoñibles no **Anexo C.**

## PREZOS DOS SERVIZOS AUXILIARES

Nas seguintes táboas indícanse os prezos dos servizos auxiliares por categoría de estación. As contías indicadas están expresadas sen impostos indirectos salvo indicación en contrario.

Estes prezos entrarán en vigor o 1 de xaneiro de 2025 e terán vixencia ata o 31 de decembro de 2025, continuando a súa vixencia a partir desta data ata que se aproben outros novos que os substitúan; son de aplicación para os Servizos prestados nas instalacións de servizo pertencentes á Rede Ferroviaria de Interese Xeral e ás áreas das zonas de servizo ferroviario que sexan administradas polo administrador de infraestrutur.

| SX-5 | ESPAZO EN PLATAFORMAS PARA ALMACENAMENTO EQUIPAMENTOS MÓBILES | | | |
|---|---|---|---|---|
| UNIDADE DE FACTURACIÓN | * €/ -m² -mes | | | |
| **PREZOS (dependendo da categoría da estación)** | | | | |
| **CATEGORÍA 1** | **CATEGORÍA 2** | **CATEGORÍA 3** | **CATEGORÍA 4** | **CATEGORÍA 5** |
| 1,82 | 1,54 | 1,18 | 0,92 | -------- |
| Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos almacenados.<br>Non se inclúe o consumo eléctrico. | | | | |

| SX-6 | CONTROL COMERCIAL PREVIO DE ACCESO A TRENS | | | |
|---|---|---|---|---|
| UNIDADE DE FACTURACIÓN | * €/ tren | | | |
| **PREZOS (dependendo da categoría da estación)** | | | | |
| **CATEGORÍA 1** | **CATEGORÍA 2** | **CATEGORÍA 3** | **CATEGORÍA 4** | **CATEGORÍA 5** |
| 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | -------- |
| Inclúese o consumo eléctrico.<br>Non se inclúe o consumo de datos. | | | | |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SX-7 | PUNTO DE ATENCIÓN DE ÚLTIMA HORA |
|---|---|
| UNIDADE DE FACTURACIÓN | * €/mostrador-mes, para espazos de ata m² en zonas de embarque.<br>* €/m²-mes, para espazos de ata 15m² fóra das zonas de embarque. |

**PREZOS (dependendo da categoría da estación)**

**Espazos de ata 2 m² en zonas de embarque**

| CATEGORÍA 1 | CATEGORÍA 2 | CATEGORÍA 3 | CATEGORÍA 4 | CATEGORÍA 5 |
|---|---|---|---|---|
| 20,60 | 20,60 | 20,60 | 20,60 | -------- |

**Espazos de ata 15 m² fóra das zonas de embarque**

| CATEGORÍA 1 | CATEGORÍA 2 | CATEGORÍA 3 | CATEGORÍA 4 | CATEGORÍA 5 |
|---|---|---|---|---|
| 20,90 | 17,55 | 13,57 | 10,51 | -------- |

Nos mostradores móbiles de ata 2 m2, inclúese o consumo eléctrico. Os mostradores fixos de 2 m2 e 15 m2 non inclúen o consumo eléctrico.
Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos instalados.
O consumo de datos non está incluídos.

| SX-8 | ARMARIO EN VESTIARIO DE USO COMPARTIDO |
|---|---|
| UNIDADE DE FACTURACIÓN | * €/ taquilla-mes |

**PREZOS (dependendo da categoría da estación)**
O prezo mensual por unidade de armario alugado é o seguinte:

| CATEGORÍA 1 | CATEGORÍA 2 | CATEGORÍA 3 | CATEGORÍA 4 | CATEGORÍA 5 |
|---|---|---|---|---|
| 15,45 | 15,45 | 15,45 | 15,45 | -------- |

O consumo de electricidade está incluído no prezo.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| SX-9 | XESTIÓN DE OBXECTOS PERDIDOS | | | |
|---|---|---|---|---|
| UNIDADE DE FACTURACIÓN | * €/ mes | | | |
| **PREZOS (dependendo da categoría da estación)** | | | | |
| **CATEGORÍA 1** | **CATEGORÍA 2** | **CATEGORÍA 3** | **CATEGORÍA 4** | **CATEGORÍA 5** |
| 634,20 | 263,70 | 136,60 | 91,30 | -------- |

| SX-12 | SERVICIO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA PARA LA SUBIDA Y BAJADA DE TRENES | |
|---|---|---|
| Estaciones con Servizo Permanente | €/Viaxeiro Equivalente | *Tarifa ano 2025 - 0,0171€* / Viaxeiro Equivalente |
| Equivalencia de Viaxeiros | | |
| Tipología de Viaxeiros | Viaxeiros Equivalentes | Dado que a evolución dos tráfico por parte das empresas ferroviarias pode afectar a demanda prevista nos termos de volume de viaxeiros subidos e baixados nas estacións nas que o servizo se presta, unido á necesidade, se for o caso, de adecuación dos recursos postos a disposición do servizo en función desta, ao final de cada semestre realizarase a regularización dos importes facturados en función dos prezos reais que resulten do período regularizado, en función do número de viaxeiros reais e dos custos incorridos polo administrador de infraestruturas coas empresas provedoras do servizo, mediante a emisión dunha factura adicional ou nota de crédito, segundo proceda. |
| NACIONAL / INTERNACIONAL | 1,00000 | |
| INTERURBANO | 0,39093 | |

**DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA:**

Os modelos de solicitude dos servizos auxiliares no ámbito das estacións de viaxeiros están dispoñibles no **Anexo C.**

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

# TÁBOAS DE REFERENCIA PARA A APLICACIÓN DE CANONS POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

A continuación recóllese a clasificación nominativa por categoría das estacións.

**Clasificación nominativa de Estacións.**

| TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024) | |
|---|---|
| **CATEGORÍA 2** | |
| A CORUÑA | SALAMANCA |
| BARCELONA-ESTACIO DE FRANÇA | TARRAGONA |
| BURGOS-ROSA MANZANO | VALENCIA-ESTACIO DEL NORD |
| CADIZ | VITORIA/GASTEIZ |
| MADRID-ATOCHA CERCANIAS | |

| TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024) | | | |
|---|---|---|---|
| **CATEGORÍA 3** | | | |
| ALCALÁ DE HENARES | EL CLOT | LEBRIJA | SAN BERNARDO |
| ALCAZAR DE SAN JUAN | ELX-PARC | LEGANES | SAN FERNANDO-BAHIA SUR |
| ALMERÍA | FABRA I PUIG | L'HOSPITALET DE LLOBREGAT | SANT CELONI |
| ALTAFULLA-TAMARIT | FIGUERES | LOGROÑO | SANT VICENÇ DE CALDERS |
| ARC DE TRIOMF | FLAÇA | MADRID-PRINCIPE PIO | SANTANDER |
| AVILA | FUENLABRADA | MEDINA DEL CAMPO | SILS |
| BADAJOZ | GIJON-SANZ CRESPO | MERIDA | TORREDEMBARRA |
| BARCELONA - PASSEIG DE GRACIA | GRANOLLERS-CENTRE | MIRANDA DE EBRO | TORTOSA |
| BENICARLO-PEÑISCOLA | HUELVA | ORIHUELA MIGUEL HERNANDEZ | TUDELA DE NAVARRA |
| BENIEL | HUESCA | OVIEDO | VIGO-GUIXAR |
| CALDES DE MALAVELLA | INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO | PAMPLONA | VILANOVA I LA GELTRU |
| CAMPUS UNIVERSITARIO DE RABANALES | IRUN | PLAÇA DE CATALUNYA | VILLALBA DE GUADARRAMA |
| CARTAGENA | JAEN | PORTBOU | VILLENA |
| CASTEJON DE EBRO | JEREZ DE LA FRONTERA | PUERTO DE SANTA MARIA | VINAROS |
| CASTELLDEFELS | LA SAGRERA-MERIDIANA | PUIGCERDA | |
| CERDANYOLA DEL VALLES | L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA | REUS | |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 4

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| AEROPUERTO DE JEREZ | CALAFELL | ELDA-PETRER | LLANÇA | ORDIZIA | SANT ANDREU | TORRIJOS |
| ALCALA DE CHIVERT | CALAHORRA | ELX-CARRUS | LLODIO | ORPESA | SANT VICENÇ DE CASTELLET | UTEBO |
| ALCOI | CALLOSA DE SEGURA | ESTADIO | LORA DEL RIO | OSUNA | SANT VICENT CENTRE | UTRERA |
| ALDAIA | CALLOSA DE SEGURA-COX | FERROL | LOS ROSALES | PALMA DEL RIO | SARRIA | VALDECILLA LA MARGA |
| ALGECIRAS | CALZADA DE ASTURIAS | GANDIA | LUGO | PEÑARANDA DE BRACAMONTE | SEGOVIA | VALDEPEÑAS |
| ALMANSA | CAMALLERA | GAVA | MAÇANET-MASSANES | PLASENCIA | SEGUNDA AGUADA | VALENCIA SANT ISIDRE |
| ALTSASU | CAMBRILS | GUADALAJARA | MALIAÑO LA VIDRIERA | PLATJA DE CASTELLDEFELS | SEGUR DE CALAFELL | VALENCIA-CABANYAL |
| AMETZOLA | CASPE | GUADIX | MANRESA | POLA DE LENA | SIGÜENZA | VALENCIA-LA FONT DE SANT LLUIS |
| ANDOAIN-CENTRO | CATOIRA | HERNANI-CENTRO | MANZANARES | PONFERRADA | SILLA | VALLE REAL |
| ANDUJAR | CELRA | HOSTALRIC | MARCHENA | POSADAS | SITGES | VALLS |
| ARANJUEZ | CERCEDILLA | ILLESCAS | MIERES-PUENTE | PUÇOL | SOCUELLAMOS | VENTA DE BAÑOS |
| ARCADE | CERVERA | IRAUREGI | MIRAFLORES | PUENTE SAN MIGUEL | TAFALLA | VILADECANS |
| AREVALO | COLERA | LA CANTABRICA | MOLLERUSSA | PUERTO REAL | TALAVERA DE LA REINA | VILAMALLA |
| ASTILLERO | CUBELLES | LA ENCINA | MONFORTE DE LEMOS | REDONDELA | TARREGA | VILA-REAL |
| BALSICAS-MAR MENOR | CUENCA | LA PALMA DEL CONDADO | MONFRAGÜE | RENEDO | TERRASSA EST | VILA-SECA |
| BARBERA DEL VALLES | CULLERA | LA RODA DE ALBACETE | MONTBLANC | RIPOLL | TERRASSA ESTACIÒ DEL NORD | VILLA DEL RIO |
| BEASAIN | CUNIT | L'AMETLLA DE MAR | MONTCADA I REIXAC-MANRESA | ROBLEDO DE CHAVELA | TERUEL | VILLACAÑAS |
| BELLAVISTA | DOS HERMANAS | L'AMPOLLA-PERELLO-DELTEBRE | MONTCADA I REIXAC-SANTA MARIA | RONDA | TOLOSA | VILLARROBLEDO |
| BELLVITGE-GORNAL | EL BERRON | L'ARBOÇ | MONTCADA-BIFURCACIO | SABADELL CENTRE | TORELLO | VIRGEN DEL ROCIO |
| BENICASSIM | EL CHORRO-CAMINITO DEL REY | LAS NAVAS DEL MARQUES | MONZON-RIO CINCA | SABADELL NORD | TORRE DEL BARÓ VALLBONA | XATIVA |
| BILBAO-LA CONCORDIA | EL ESCORIAL | LEGAZPI | MORA LA NOVA | SABADELL SUD | TORREBLANCA | ZARAGOZA PORTILLO |
| BILLABONA-ZIZURKIL | EL PRAT DE LLOBREGAT | L'HOSPITALET DE L'INFANT | NAVALMORAL DE LA MATA | SAGUNT | TORRELAVEGA | ZARAGOZA-GOYA |
| BOBADILLA | EL PUIG | LINARES-BAEZA | NULES-VILLAVIEJA | SALOU-PORT AVENTURA | TORRELAVEGA-CENTRO | ZARZALEJO |
| BURRIANA-ALQUERIAS DEL NIÑO PERDIDO | EL VENDRELL | LLAMAQUIQUE | O CARBALLIÑO | SAN ISIDRO-ALBATERA-CATRAL | TORRE-PACHECO | ZUMARRAGA |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 5

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A CUQUEIRA | ALMARGEN-CAÑETE LA REAL | AREAS | BARCIA | BORDILS-JUIA | CALATORAO | CARBAJALES DE ALBA |
| A FRIELA-MASIDE | ALMASSORA | ARGUISUELAS | BARRA DE MIÑO | BORGONYA | CALDEARENAS-AQUILUE | CARBONERAS DE GUADAZAON |
| A RUA-PETIN | ALMAZAN-VILLA | ARIJA | BARRACAS | BRAÑUELAS | CALDELAS | CARDEÑOSA DE AVILA |
| ABEJERA | ALMENARA | ARIZA | BARREIROS | BRAZATORTAS-VEREDAS | CAMANGO | CARIÑENA |
| AGONCILLO | ALMENDRALEJO | ARLA BERRON | BARRIENTOS | BRIVIESCA | CAMARLES-DELTEBRE | CARRASCOSA DE HENARES |
| AGRES | ALMONASTER-CORTEGANA | ARRIATE | BASURTO HOSPITAL | BUBIERCA | CAMBRE | CARRION DE LOS CESPEDES |
| AGUILAR DE CAMPOO | ALMORAIMA | ARRIONDAS | BECERRIL | BUFALI | CAMINREAL-FUENTES CLARAS | CARTAVIO |
| AGUILAR DE SEGARRA | ALMORCHON | ARROYO DE MALPARTIDA | BEIFAR | BUÑOL | CAMPANARIO | CASAS DE MILLAN |
| AGULLENT | ALMURADIEL-VISO DEL MARQUES | ARTZENTALES | BELL-LLOC D'URGELL | BURELA | CAMPDEVANOL | CASATEJADA |
| AGURAIN/SALVATIERRA DE ALAVA | ALORA | AS NEVES | BELLPUIG | BUSDONGO | CAMPILLO | CASETAS |
| ALAGON | ALTSASU-PUEBLO | ASCO | BELMONTE | CABANAS | CAMPILLOS | CASTELLNOU DE SEANA |
| ALAR DEL REY | AMUSCO | ASTORGA | BELMONTE DE PRIA | CABAÑAS DE ALISTE | CAMPO DE CRIPTANA | CASTIELLO-PUEBLO |
| ALBAIDA | ANGLESOLA | ATECA | BEMBIBRE | CABAÑAS DE EBRO | CAMPOMANES | CASTILLEJO DEL ROMERAL |
| ALBUIXECH | ANTEQUERA | AYERBE | BENACAZON | CABAÑAS DE VIRTUS | CAMPORROBLES | CASTILLEJO-AÑOVER |
| ALCANADRE | ANZANIGO | BAAMONDE | BENALUA DE GUADIX | CABEZA DEL BUEY | CAMP-REDO | CASTREJON DE LA PEÑA |
| ALCOLEA DE CORDOBA | APALLA | BABILAFUENTE | BENAOJAN-MONTEJAQUE | CABEZON DE LA SAL | CANABAL | CASTROPOL |
| ALCOVER | ARAHAL | BADULES | BENIGANIM | CABEZON DEL PISUERGA | CANERO | CASTUERA |
| ALDEALENGUA | ARAIA | BAIDES | BERANGA | CABRA DEL SANTO CRISTO Y ALICUN | CANFRANC | CAUDETE |
| ALEGRIA-DULANTZI | ARANGUREN | BALLOTA | BERCEDO-MONTIJA | CADAGUA | CANGAS DE FOZ | CAUDIEL |
| ALFARO | ARANGUREN-APEADERO | BALMASEDA | BETANZOS-CIDADE | CADAVEDO | CANTALAPIEDRA | CAZALLA-CONSTANTINA |
| ALHAMA DE ARAGON | ARAÑALES DE MUEL | BALMORI | BETANZOS-INFESTA | CALAF | CAÑADA DEL HOYO | CECEBRE |
| ALJUCEN | ARBO | BARALLOBRE | BIDUEIROS | CALAMOCHA | CAÑAVERAL | CECEDA |
| ALMADENEJOS-ALMADEN | ARCHENA-FORTUNA | BARBANTES | BINEFAR | CALAMONTE | CAPÇANES | CELLA |
| ALMAGRO | ARCOS DE JALON | BARCENA | BOÑAR | CALAÑAS | CARANCOS | CELORIO |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 5 (continuación)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CERCEDA-MEIRAMA | COVAS | EL PITO PIÑERA | FERRERUELA | GERGAL | HERRADON-LA CAÑADA | LA ESPINA |
| CERDIDO | COVAS DE VIVEIRO | EL REMEDIO | FERRERUELA DE TABARA | GIBAJA | HERRERA DEL PISUERGA | LA FARGA DE BEBIE |
| CEREZAL DE LA GUZPEÑA | CRESPOS | EL ROMERAL | FILGUEIRA | GIBRALEON | HOZ DE ANERO | LA FLORESTA |
| CESANTES | CUBILLAS DE SANTA MARTA | EL TAMUJOSO | FIÑANA | GOLMES | HUERCAL-VIATOR | LA GINETA |
| CESURAS | CUDILLERO | ELS GUIAMETS | FLIX | GOMECELLO | HUETE | LA GRANJA |
| CETINA | CUENCABUENA | ELVIÑA-UNIVERSIDADE | FOLGUEIRO | GRADO | HUMANES DE MOHERNANDO | LA LLAMA DE LA GUZPEÑA |
| CHESTE | CUEVAS | EMBID DE JALON | FONCIELLO | GRAJAL | INFIESTO | LA MAGDALENA |
| CHILCHES | CUEVAS DE VELASCO | ENCINACORBA | FORNELLS DE LA SELVA | GRAÑEN | INFIESTO-APEADERO | LA MOLINA |
| CHILLARON | CUMBRES MAYORES | ENTRAMBARRIAS | FOZ | GRIJOTA | IZNALLOZ | LA PLANA-PICAMOIXONS |
| CHIVA | CURTIS | EPILA | FREGENAL DE LA SIERRA | GRISEN | JABUGO-GALAROZA | LA POBLA DEL DUC |
| CICERO | DAIMIEL | ERUSTES | FRESNO EL VIEJO | GUADALCANAL | JACA | LA POLA DE GORDON |
| CIEZA | DON BENITO | ESCACENA | FRIEIRA | GUADALMEZ-LOS PEDROCHES | JADRAQUE | LA PUEBLA DE ARGANZON |
| CILLAMAYOR | DOSANTE CIDAD | ESPASANTE | FROMISTA | GUADIANA | JERICA-VIVER | LA PUEBLA DE HIJAR |
| CINCO CASAS | DUEÑAS | ESPELUY | FUENTE DEL ARCO | GUALBA | JIMENA DE LA FRONTERA | LA RIBA |
| CIRCUIT RICARDO TORMO | DUESAIGÜES-L'ARGENTERA | ESPINOSA DE HENARES | FUENTE SANTA DE NAVA | GUARDO | JIMERA DE LIBAR | LA ROBLA |
| CISNEROS | EL BARCENAL | ESPINOSA DE LOS MONTEROS | FUENTES | GUARDO-APEADERO | JODAR-UBEDA | LA SELVA DEL CAMP |
| CISTIERNA | EL BURGO RANERO | ESPINOSA DE VILLAGONZALO | FUENTES DE EBRO | GUAREÑA | JUNEDA | LA VECILLA |
| CIUDAD RODRIGO | EL CARPIO | ESTEIRO | FUENTES DE OÑORO | GUDILLOS | KARRANTZA | LA ZAIDA-SASTAGO |
| COCENTAINA | EL CARRION | ETXARRI-ARANATZ | GADOR | GUILLAREI | LA ALAMEDILLA | LABACENGOS |
| COLLOTO | EL COBUJON | FABARA | GALLUR | GUIMORCONDO | LA ARGAÑOSA-LAVAPIES | LAGO |
| COLOMBRES | EL ESPINAR | FAIO-LA POBLA DE MASSALUCA | GAMA | GUITIRIZ | LA ASUNCION UNIVERSIDAD | LALIN |
| CORCOS-AGUILAREJO | EL HIGUERON | FAZOURO | GARROVILLA-LAS VEGAS | HARO | LA CARIDAD | LAMAS |
| CORTES DE LA FRONTERA | EL PEDROSO DE LA ARMUÑA | FECULAS-NAVARRA | GAUCIN | HELLIN | LA CARRERA DE SIERO | LAS CABEZAS DE SAN JUAN |
| CORTES DE NAVARRA | EL PIMPOLLAR | FERRERIAS | GENOVES | HERAS | LA ERCINA | LAS CALDAS DE BESAYA |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 5 (continuación)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LAS CAMPAS | LOS CARABEOS | MEDINACELI | MOSENDE | O BURGO-SANTIAGO | PALANQUINOS | PLANOLES |
| LAS CAMPAS DE CASTROPOL | LOS CORRALES DE BUELNA | MENGIBAR-ARTICHUELA | MUROS DE NALON | O IRIXO | PANCORBO | PLASENCIA DE JALON |
| LAS CUEVAS | LOS CORROS | MERCADILLO-VILLASANA | NANCLARES-LANGRAIZ | O PONTO | PARACUELLOS-SABIÑAN | PLASENCIA DEL MONTE |
| LAS MELLIZAS | LOS MILANOS | MERES | NARROS DEL CASTILLO | O PORRIÑO | PAREDES DE NAVA | POBRA DE BROLLON |
| LAS ROZAS DE VALDEARROYO | LOS SANTOS DE MAIMONA | MIMETIZ | NAVA | O VICEDO | PARGA | POLA DE SIERO |
| LECHAGO | LOZA | MINAYA | NAVA DEL REY | OCAÑA | PARQUE PRINCIPADO | POLICLINICO |
| LES BORGES BLANQUES | LUARCA | MIÑO | NAVALPERAL | OLITE/ERRIBERRI | PEDRELO-CELTIGOS | PONTE MERA |
| LES BORGES DEL CAMP | LUCENI | MIRABEL | NAVARRETE | ONTIGOLA | PEDRERA | PONTECESURES |
| L'ESPLUGA DE FRANCOLI | MADEIRO | MOECHE | NAVAS DE RIOFRIO-LA LOSA | ONTINYENT | PEDROLA | PONTEDEUME |
| LIERES | MAGAZ | MOIXENT | NAVIA | ORDES | PEDROSA | PONTEVEDRA-UNIVERSIDAD |
| LIMPIAS | MALIAÑO | MONREAL DE ARIZA | NEDA | OREJO | PEDROSO | POO |
| LINAREJOS-PEDROSO | MANLLEU | MONREAL DEL CAMPO | NIEBLA-PUERTA DEL BUEY | OROPESA DE TOLEDO | PEDROSO DE NARON | PORQUEROS |
| LINARES-CONGOSTINAS | MANZANOS | MONTAVERNER | NISTAL | ORTIGOSA DEL MONTE | PENDUELES | PORTELA |
| LLAMES | MARÇA-FALSET | MONTEARAGON | NOBLEJAS | ORTIGUEIRA | PEÑAFLOR | POSADA |
| LLANES | MARCILLA DE NAVARRA | MONTEFURADO | NOIS | OS CASTROS | PEÑAFLOR DE GRADO | POUSA-CRECENTE |
| LLANO | MARIA DE HUERVA | MONTES CLAROS | NONASPE | OS PEARES | PERBES | POZALDEZ |
| LLERENA | MARRON | MONTIJO | NOVELDA-ASPE | OSEBE | PERLIO | PRADELL |
| LLOVIO | MARZAN | MONTIJO-EL MOLINO | NOVELLANA | OSORNO | PESUES | PRADO DE LA GUZPEÑA |
| LOIBA | MATALLANA | MONZON DE CAMPOS | NUEVA | OTERO-HERREROS | PINTUELES | PRAVIA |
| LONGARES | MATAPORQUERA | MORA DE RUBIELOS | NUEVA MONTAÑA | OTUR | PIÑA | PUEBLA DE SANABRIA |
| LORCA-SUTULLENA | MATAPOZUELOS | MORATA DE JALON | NULLES-BRAFIM | OZA DOS RIOS | PIÑEIROS | PUEBLA DE VALVERDE |
| LORIGUILLA-REVA | MATILLAS | MOREDA | O ALTO DO CASTIÑEIRO | OZANES | PIÑERA-VILLAORIL | PUENTE AGÜERO |
| LOS ANGELES DE SAN RAFAEL | MAVE | MORES | O BARCO DE VALDEORRAS | PADRON | PIÑOI | PUENTE ALMUHEY |
| LOS BARRIOS | MEDAL | MORISCOS | O BARQUEIRO | PADRON BARBANZA | PITIEGUA | PUENTE DE LOS FIERROS |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 5 (continuación)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PUERTO ESCANDON | RIBES DE FRESER | SAN CIBRAO | SANT GUIM DE FREIXENET | SEGORBE-CIUDAD | TOL | VAL DE PILAS |
| PUIGVERD DE LLEIDA-ARTESA DE LLEIDA | RICLA-LA ALMUNIA | SAN CLAUDIO | SANT JORDI DESVALLS | SEGUERS-SANT PERE SALLAVINERA | TORAL DE LOS VADOS | VALCUENDE |
| PURROY | RIELLS I VIABREA-BREDA | SAN CLODIO | SANT MARTI SESGUEIOLES | SELA | TORAÑO | VALDECILLA |
| QUEREÑO | RIGLOS | SAN CLODIO-QUIROGA | SANT MIQUEL DE FLUVIA | SENRA | TORO | VALDELAMUSA |
| QUERO | RIGLOS-CONCILIO | SAN COSME | SANT QUIRZE DE BESORA-MONTESQUIU | SETENIL | TORRALBA | VALDESTILLAS |
| QUINTANA DE LOS PRADOS | RINCON DE SOTO | SAN CRISTOBAL | SANTA CRUZ DE LA ZARZA | SOBRADELO | TORRE DEL BIERZO | VALDETORRES |
| QUINTANA DEL PUENTE | RINLO | SAN FELIZ | SANTA CRUZ DE MUDELA | SODUPE | TORRIJO DEL CAMPO | VALDREDO |
| QUINTANA REDONDA | RIUDECANYES-BOTARELL | SAN JUAN DEL PUERTO | SANTA EULALIA DEL CAMPO | SONCILLO | TOSES | VALENCIA DE ALCANTARA |
| QUINTANA-RANEROS | RIUDELLOTS | SAN MARTIN DE LUIÑA | SANTA ICIA | SORIA | TRASLAVIÑA | VALLADOLID UNIVERSIDAD |
| QUINTANILLA DE LAS TORRES | ROBREDO AHEDO | SAN MIGUEL DE LAS DUEÑAS | SANTA LUCIA | SORRIBA | TRECEÑO | VALLE DE LAS CASAS |
| QUINTO | RODA DE BARA | SAN MORALES | SANTA MARIA DE GRADO | SOTO DE DUEÑAS | TRETO | VALLOBIN |
| RABADE | RODA DE MAR | SAN PABLO | SANTA MARIA DE HUERTA | SOTO DE LUIÑA | TRUBIA | VEGA DE ANZO |
| RAJADELL | ROIZ | SAN PEDRO DEL ARROYO | SANTA MARIA DE MERA | SOTO UDRION | TUI | VEGADEO PUEBLO |
| REDONDELA-AV | RUBIELOS DE MORA | SAN PEDRO DO SIL | SANTA MARIA Y LA PEÑA | SOTOSCUEVA | UDALLA | VEGA-MAGAZ |
| REDONDELA-PICOTA | RUEDA DE JALON-LUMPIAQUE | SAN RAFAEL | SANTA MARINA | TABLADA | UHARTE-ARAKIL | VEGUELLINA |
| REDONDO | SABIÑAN | SAN ROMAN | SANTAS MARTAS | TABLIZO | UJO | VIANA |
| REINANTE | SABIÑANIGO | SAN ROQUE DEL ACEBAL | SANTIBAÑEZ DE LA PEÑA | TAPIA | ULLDECONA-ALCANAR-LA SENIA | VIDIAGO |
| REINOSA | SAHAGUN | SAN ROQUE-LA LINEA | SANTO ESTEVO DO SIL | TARANCON | UNGO NAVA | VILABELLA |
| REQUENA | SALILLAS DE JALON | SAN SADURNIÑO | SARIÑENA | TARDELCUENDE | UNIVERSIDAD DE ALICANTE | VILAJUIGA |
| RIBADAVIA | SALINAS DE PISUERGA | SAN VICENTE DE ALCANTARA | SARRACIN DE ALISTE | TARDIENTA | UNQUERA | VILAMARTIN DE VALDEORRAS |
| RIBADEO | SALOMO | SAN VICENTE DE LA BARQUERA | SARRION | TEIXEIRO | URTX-ALP | VILAVEDELLE |
| RIBADESELLA | SALVATERRA | SAN XOAN | SAX | TEMBLEQUE | UTIEL | VILAVERD |
| RIBAFORADA | SAMPER | SANDICHE | SEBARES | TERRER | UXES | VILCHES |
| RIBA-ROJA D'EBRE | SAN ANTONIO DE REQUENA | SANT GABRIEL | SEDES | TOCINA | VADO-CERVERA | VILLADA |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 5 (continuación)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| VILLADEMAR | VILLAMAYOR | VILLARREAL DE HUERVA | VIMBODI I POBLET | XUVIA | TORRIJO DEL CAMPO | URTX-ALP |
| VILLADEPALOS | VILLANUA-LETRANZ | VILLARRUBIA DE CORDOBA | VINAIXA | YEMEDA-CARDENETE | TOSES | UTEBO |
| VILLADOZ | VILLANUEVA DE GALLEGO | VILLARRUBIA DE SANTIAGO | VIRXE DO MAR | YUNQUERA DE HENARES | TRASLAVIÑA | UTIEL |
| VILLAFRANCA DE LOS BARROS | VILLANUEVA DE LA SERENA | VILLASEQUILLA | VIVEIRO | ZAFRA | TRECEÑO | UXES |
| VILLAFRANCA DE NAVARRA | VILLANUEVA DEL RIO-MINAS | VILLAVANTE | VIVEIRO-APEADERO | ZAFRA FERIA | TRETO | VADO-CERVERA |
| VILLAFRANCA DEL CAMPO | VILLAPEDRE | VILLAVERDE DE PONTONES | XIRIVELLA-ALQUERIES | ZALLA | TRUBIA | VAL DE PILAS |
| VILLAHERMOSA | VILLAQUIRAN | VILLAVERDE DE TRUCIOS | XOVE | ZARAMILLO | TUI | VALCUENDE |
| VILLAHORMES | VILLAR DE GALLIMAZO | VILLAVERDE TARILONTE | XOVE-POBO | ZORROTZA-ZORROZGOITI | UDALLA | VALDECILLA |
| VILLAMANIN | VILLARRASA | VILLORA | XUANCES | | UHARTE-ARAKIL | VALDELAMUSA |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 6

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ABAROA-SAN MIGUEL | ALGIMIA-CIUDAD | ARRIGORRIAGA | BENALMADENA-ARROYO DE LA MIEL | CANDAS | CENTELLES | DOCE DE OCTUBRE |
| ABLAÑA | ALHAMA DE MURCIA | ARTXUBE | BENDICION | CANDAS-APEADERO | CENTRO DE TRANSPORTES | EL BARRIAL-CENTRO COMERCIAL-POZUELO |
| ABOÑO-APEADERO | ALJAIMA | ASAMBLEA DE MADRID-ENTREVIAS | BENIFAIO | CANET DE MAR | CERDANYOLA UNIVERSITAT | EL CALEYO |
| ABREVADERO | ALMENDRICOS | ATEGORRIETA | BEZANA | CANTAELGALLO | CIAÑO | EL CAÑAMO |
| ACES | ALPEDRETE | AUTONOMIA | BIDEBIETA-BASAURI | CANTILLANA | CIAÑO-ESCOBIO | EL CASAR |
| ADARZO | ALTAMIRA | AVIADOS | BLANES | CARBAYIN | CIEMPOZUELOS | EL ENTREGO |
| AEROPORT | ALUCHE | AVILES | BLIMEA | CARCAIXENT | COLEGIO | EL ENTREGO-LA OSCURA |
| AEROPUERTO | ALUMBRES | AVILES-APEADERO | BOO | CARDEDEU | COLLADO MEDIANO | EL ESTRECHO |
| AEROPUERTO T-4 | ALZIRA | AZUQUECA | BOO DE PIELAGOS | CARROCERA | COLLANZO | EL GOLOSO |
| AGUDA | AMURRIO | BADALONA | BRENES | CARTAGENA-PLAZA BASTARRECHE | COLMENAR VIEJO | EL MASNOU |
| AGUILAS | AMURRIO IPARRALDE | BAIÑA | BRINKOLA | CARTAMA | CORIGOS | EL PAPIOL |
| AGUILAS-EL LABRADORCICO | ANDOAIN | BAKIOLA | CABAÑAQUINTA | CARTUJA | CORNELLA | EL PARADOR |
| ALCALA DE HENARES-UNIVERSIDAD | ANOETA | BALENYA-ELS HOSTALETS | CABORANA | CARVAJAL | CORTADURA | EL PINILLO |
| ALCANTARILLA-LOS ROMANOS | ARAKALDO | BALENYA-TONA-SEVA | CABRERA DE MAR-VILASSAR DE MAR | CASAR DE PERIEDO | COSLADA | EL POZO |
| ALCOBENDAS SAN SEBASTIAN DE LOS REYES | ARAVACA | BARREDA | CALDES D'ESTRAC | CASTELLBELL I EL VILAR - MONISTROL DE MONTSERRAT | CREVILLENTE | EL REBOLLAR |
| ALCOLEA DEL RIO | ARBIDE | BARREDOS | CALELLA | CASTELLBISBAL | CRISTALERIA | EL ROMANI |
| ALCORCON | ARENAS DE IGUÑA | BARRILLOS | CAMAS | CATARROJA | CUATRO VIENTOS | ELS MONJOS |
| ALEGIA | ARENYS DE MAR | BARRIO DE LAS OLLAS | CAMPANILLAS | CAUDALIA | CURUXONA | EMBAJADORES |
| ALFAFAR-BENETUSSER | ARETA | BARROS | CAMPOHERMOSO | CAZOÑA | DELICIAS | ESTADIO OLIMPICO |
| ALGEMESI | ARRANKUDIAGA | BASAURI | CANCIENES | CECEÑAS | DESERTU-BARAKALDO | ESTIVELLA-ALBALAT DELS TARONGERS |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 6 (continuación)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FERROÑES | GROS | LA COBERTORIA | LA PEREDA-RIOSA | LAS RETAMAS | LORCA-SAN DIEGO | MALAGA-CENTRO ALAMEDA |
| FIGAREDO | GUADAJOZ | LA COLINA | LA POBLA LLARGA | LAS ROZAS | LOS ALAMOS | MALGRAT DE MAR |
| FIGARO | GUADALHORCE | LA CORREDORIA | LA QUADRA | LAS SEGADAS | LOS BOLICHES | MANZANEDA |
| FUENCARRAL | GUARNIZO | LA DEVESA | LA RAYA | LAS ZORRERAS-NAVALQUEJIGO | LOS CABOS | MAR |
| FUENGIROLA | GUDIN LAMINACION | LA ESPERANZA | LA RINCONADA | LAVERN-SUBIRATS | LOS CAMPOS | MARTORELL CENTRAL |
| FUENTE DE LA MORA | GÜEÑES | LA FELGUERA | LA ROCICA | LAVIANA | LOS COTOS | MARTUTENE |
| GALAPAGAR-LA NAVATA | HERNANI | LA FELGUERA-VEGA | LA SERNA-FUENLABRADA | LEGORRETA | LOS MOLINOS-GUADARRAMA | MASSALFASSAR |
| GALINDO | HERRERA | LA FLORIDA | LA UNION | L'ENOVA-MANUEL | LOS NEGRALES | MASSANASSA |
| GALLARTA | HOSPITAL | LA FRECHA | LA UNION VIEJA | LES FRANQUESES DEL VALLES | LOS NIETOS | MATARO |
| GANZO | HUMANES | LA GARENA | LA VALCUEVA | LES FRANQUESES-GRANOLLERS NORD | LOS NIETOS-PESCADERIA | MATUECA |
| GARRAF | IBARRA | LA GARRIGA | LAGUNA | LES VALLS | LOS NIETOS-VIEJOS | MECO |
| GARRAFE | IKAZTEGIETA | LA GRANADA | L'ALCUDIA | LEVINCO | LOS PRADOS | MEDIA LEGUA |
| GELIDA | INTXAURRONDO | LA HERRERA | LAMBARRI | LEZO-RENTERIA | LUGO DE LLANERA | MENDEZ ALVARO |
| GETAFE-CENTRO | IÑARRATXU | LA HOYA | LANTUENO-SANTIURDE | LIBRILLA | LUGONES | MENDEZ ALVARO |
| GETAFE-INDUSTRIAL | ITSASONDO | LA IBERIA | LAS AGUILAS | LIERGANES | LUIAONDO | MIERES VASCO |
| GETAFE-SECTOR 3 | JARAVIA | LA LLAGOSTA | LAS ALETAS | LLANO DEL BEAL | LUTXANA-BARAKALDO | MIRASIERRA - PACO DE LUCÍA |
| GILET | JARDINES DE HERCULES | LA LLOSA | LAS FRAGUAS | LLARANES | MADRID-NUEVOS MINISTERIOS | MIRIBILLA |
| GOLBARDO | KASTREXANA | LA LOSILLA | LAS MARGARITAS | LLINARS DEL VALLES | MADRID-RECOLETOS | MOGRO |
| GORNAZO | LA CALZADA | LA MATA DE LA RIBA | LAS MATAS | LOIOLA | MAESTRA JUSTA FREIRE-POL. ALUCHE | MOLINS DE REI |
| GRANOLLERS-CANOVELLES | LA CAVADA | LA PEÑA DE BILBAO | LAS MAZAS | LOMBERA | MAJADAHONDA | MOLLEDO-PORTOLIN |

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 6 (continuación)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MOLLET-SANT FOST | NUBLEDO | PARLA | PORTUGALETE | SALBIO | SAN SEVERIANO | SANTA ISABEL DE QUIJAS |
| MOLLET-SANTA ROSA | NUEVA MONTAÑA | PARQUE POLVORANCA | POZUELO | SALINAS | SAN VICENTE | SANTA MARIA DE LA ALAMEDA-PEGUERINOS |
| MONCOFAR | OCATA | PASAIA | PREMIA DE MAR | SALTERAS | SAN YAGO | SANTA PERPÈTUA DE MOGODA LA FLORIDA |
| MONTCADA I REIXAC | OLABEAGA | PEDRUN | PUENTE ALCOCER | SAMA | SANLUCAR LA MAYOR | SANTA PERPÈTUA DE MOGODA RIERA DE CALDES |
| MONTCADA-RIPOLLET | OLLARGAN | PEÑA RUBIA | PUENTE BURACOS | SAMA-LOS LLERONES | SANT ADRIA DE BESOS | SANTA SUSANNA |
| MONTEANA | OLLONIEGO | PEÑAULLAN | PUERTO DE NAVACERRADA | SAN ANTONIO | SANT ANDREU DE LLAVANERES | SANTIAGO DEL MONTE |
| MONTEMAR ALTO | ONTORIA | PEÑOTA | PUERTO LUMBRERAS | SAN CRISTOBAL DE LOS ANGELES | SANT CUGAT COLL FAVÀ | SANTIANES |
| MONTESA | ORCASITAS | PERLORA | PUJAYO | SAN CRISTOBAL INDUSTRIAL | SANT FELIU DE LLOBREGAT | SANTULLANO |
| MONTGAT | ORDUÑA | PESQUERA | PULPI | SAN ESTEBAN | SANT JOAN DESPI | SANTURTZI |
| MONTGAT-NORD | ORMAIZTEGUI | PIEDRAS BLANCAS | PUTXETA | SAN FERNANDO DE HENARES | SANT MARTI DE CENTELLES | SEGORBE-ARRABAL |
| MONTMELO | ORTUELLA | PINAR DE LAS ROZAS | RAICES | SAN FERNANDO-CENTRO | SANT MIQUEL DE GONTERES | SERIN |
| MOREDA DE ALLER | OTERO | PINEDA DE MAR | RAMON Y CAJAL | SAN JERONIMO | SANT POL DE MAR | SESTAO |
| MORTERA | OYANCO | PINTO | REGUERAL | SAN JOSE DE VALDERAS | SANT SADURNI D'ANOIA | SIERRA MINERA |
| MOSTOLES | PADRE PIO-PALMETE | PINZALES | REQUEJADA | SAN JUAN DE NIEVA | SANTA AGUEDA | SIERRAPANDO |
| MOSTOLES-EL SOTO | PALACIO DE CONGRESOS | PIÑERES | RIBERAS | SAN MAMES | SANTA ANA-SOTO | SIETE AGUAS |
| MURIEDAS-BAHIA | PALAUTORDERA | PIRAMIDES | RIO EBRO | SAN MARTIN | SANTA CRUZ | SOL |
| MUSKIZ | PALAZUELO | PITIS | ROBLES | SAN PEDRO DE RUDAGÜERA | SANTA CRUZ DE IGUÑA | SOLARES |
| NAREDO | PARBAYON | PIZARRA | ROCA-CUPER | SAN PEDRO NORA | SANTA CRUZ DE LLODIO | SOLLANA |
| NAVAJAS | PARDAVE | PLATJA I GRAU DE GANDIA | RUBI CAN VALLHONRAT | SAN RANON | SANTA EUGENIA | SONEJA |
| NOREÑA | PARETS DEL VALLES | PLAZA MAYOR | SAGRADA FAMILIA | SAN SALVADOR | SANTA EULALIA DE MANZANEDA | SOTIELLO |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

## TÁBOA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2024)

### CATEGORÍA 6 (continuación)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SOTO DE REY | TORRELODONES | UGAO-MIRABALLES | VALDELASFUENTES | VENTAS DE IRUN | VILLABONA TABLADIELLO | XERACO |
| SOTO DEL BARCO | TORREMOLINOS | UJO TARUELO | VALDEMORO | VERIÑA | VILLALEGRE | XIRIVELLA-L'ALTER |
| SOTO DEL HENARES | TORREMUELLE | UNIVERSIDAD DE CÁDIZ | VALDEPIELAGO | VIC | VILLALLANA | XIVARES |
| SOTRONDIO | TOTANA | UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE COMILLAS | VALDERILLA | VICALVARO | VILLANUEVA DEL ARISCAL Y OLIVARES | XIXUN |
| SUECA | TRAPAGA | UNIVERSIDAD-CANTOBLANCO | VALDESOTO | VICTORIA KENT | VILLAQUILAMBRE | YUGUEROS |
| TAVERNES DE LA VALLDIGNA | TRASONA | URIOSTE | VALENCINA-SANTIPONCE | VIERNOLES | VILLASINTA | ZABALBURU |
| TOLOSA-CENTRO | TREMAÑES-CARREÑO | URNIETA | VALLADA | VILADECAVALLS | VILLAVERDE ALTO | ZANZABORNIN |
| TORDERA | TREMAÑES-LANGREO | VACARISSES | VALLE DE TRAPAGA/ TRAPAGARAN | VILAFRANCA DEL PENEDES | VILLAVERDE BAJO | ZARZAQUEMADA |
| TORREBLANCA | TRES CANTOS | VACARISSES-TORREBLANCA | VALLECAS | VILASSAR DE MAR | VIOÑO | ZORROTZA |
| TORREJON DE ARDOZ | TUDELA-VEGUIN | VALDEBEBAS | VEGARROZADAS | VILLA ROMANA | VIRGEN DE LA PEÑA | ZURITA |
| TORRELLANO | TUILLA | VALDELAGRANA | VENTA MINA-SIETE AGUAS | VILLABONA DE ASTURIAS | VISTA ALEGRE | |

## TÁBOA - PRESTACIÓNS MÍNIMAS POLA UTILIZACIÓN DAS ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

O administrador de infraestruturas ferroviarias publicará anualmente na DR as Prestacións Mínimas segundo a categoría da estación de viaxeiros.

A continuación inclúese a matriz de servizos por categoría de estación, esta matriz fai referencia a unha prestación de servizos común a todas as estacións dunha mesma categoría. Algunhas estacións dunha categoría poden ter servizos de categoría superior.

| SERVIZOS | CATEGORÍA 1 | CATEGORÍA 2 | CATEGORÍA 3 | CATEGORÍA 4 | CATEGORÍA 5 | CATEGORÍA 6 | OBSERVACIÓNS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Protección civil | Medios de protección consonte a normativa, plan de autoprotección ou plan de emerxencia | Medios de protección consonte a normativa, plan de autoprotección ou plan de emerxencia | Medios de protección consonte a normativa, plan de autoprotección ou plan de emerxencia | Medios de protección consonte a normativa, plan de emerxencia ou medidas de emerxencia | Medios de protección consonte a normativa Medidas de seguridade | Medios de protección consonte a normativa, plan de emerxencia ou medidas de emerxencia | |
| Accesibilidade | Consonte a normativa | Consonte a normativa | Consonte a normativa | Consonte a normativa | Consonte a normativa | Consonte a normativa | |
| Iluminación | En accesos, en plataformas, en áreas abertas do edificio de viaxeiros | En accesos, en plataformas, en áreas abertas do edificio de viaxeiros | En accesos, en plataformas, en áreas abertas do edificio de viaxeiros | En accesos, en plataformas, en áreas abertas do edificio de viaxeiros | En plataformas, en áreas públicas abertas | En accesos, en plataformas, en áreas públicas abertas | En horario comercial de apertura da estación |
| Sinalización | De orientación, de identificación servizos e áreas | De orientación, de identificación servizos e áreas | De orientación, de identificación servizos e áreas | De orientación, de identificación servizos e áreas | De identificación plataformas | De orientación, de identificación servizos e áreas | Tamén inclúe identificación da estación en todas as categorías |
| Mobiliario para clientes | Bancos, papeleiras | Bancos, papeleiras | Bancos, papeleiras | Bancos, papeleiras | - | Bancos, papeleiras | |
| Información sobre horarios de trens | App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V. | App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V. | App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V. | App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V. | App "Adif en tu móvil" | App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V. | S.I.V.= Sistema de información ao viaxeiro, inclúe monitores e/ou teleindicadores |
| Protección contra inclemencias climatolóxicas | Vestíbulo e marquesiña | Vestíbulo e marquesiña | Vestíbulo e marquesiña | Marquesiña ou refuxio | - | Marquesiña ou refuxio | |
| Cronometría | En plataformas e vestíbulo | En plataformas e vestíbulo | En plataformas e vestíbulo | En plataformas | - | En plataformas | |
| Información sobre trens en circulación | App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V. | App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V. | App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V. | App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V. | App "Adif en tu móvil" | App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V. | S.I.V.=Sistema de información ao viaxeiro, inclúe monitores e/ou teleindicadores |
| Información sobre a estación | App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía, puntos interactivos | App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía | App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía | App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía | - | App "Adif en tu móvil", vitrinas | |
| Atención a clientes | Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es" | Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es" | Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es" | Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es" | Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es" | Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es" | |

| SERVIZOS | CATEGORÍA 1 | CATEGORÍA 2 | CATEGORÍA 3 | CATEGORÍA 4 | CATEGORÍA 5 | CATEGORÍA 6 | OBSERVACIÓNS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aseos | Masculino, femenino, adaptado a PMR'S | Masculino, femenino, adaptado a PMR'S | Masculino, femenino, adaptado a PMR'S | - | - | - | Os aseos públicos gratuítos en zonas restrinxidas de acceso á viaxeiros poden coexistir con aseos de pago en zonas públicas de libre acceso |
| Áreas de espera | Espazo acondicionado no vestíbulo ou sala de embarque | Espazo acondicionado no vestíbulo | Espazo acondicionado no vestíbulo | - | - | - | Sala de embarque inclúe control de accesos, mobiliario e equipamento de información para mellor confort |
| Climatización | Áreas en vestíbulo con calefacción e refrixeración | Áreas en vestíbulo con calefacción e refrixeración | - | - | - | - | Niveis de consigna consonte a normativa de eficiencia enerxética |
| Medios de transporte vertical | Ascensores, escaleiras ou ramplas mecánicas | Ascensores, escaleiras ou ramplas mecánicas | - | - | - | - | Alcanza exclusivamente a estacións con diferentes niveis de altura |
| Intermodalidade | Espazos reservados para bus, taxis, outros medios de transporte, subida ou baixada de clientes | Espazos reservados para bus, taxis, outros medios de transporte, subida ou baixada de clientes | Espazos reservados bus, taxis, subida/ baixada clientes | Espazos reservados bus, taxis, subida/ baixada clientes | - | - | Nas categorías 1 e 2 hai dispoñible aparcamento de pago. Nas estacións intermodais inclúe áreas de intercambio con outros modos de transporte |
| Outros equipamentos | Carros portaequipaxes | - | - | - | - | - | |

Coa entrada en vigor da nova redacción do artigo 100 (segundo a Modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pola Lei 26/2022, do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias e apróbase un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e incorporado á Declaración sobre a Rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro Regulamento de determinación dos canons ferroviarios".

Coa publicación desta última Disposición Transitoria garántese o mantemento das cantidades establecidas para liquidar os canons ferroviarios ata os Administradores de Infraestruturas Ferroviarias disporen dun Regulamento onde se establezan novas tarifas ou se modifiquen as vixentes.

Como na data de publicación deste documento, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias non conta cun Regulamento aprobado polo Consello de Administración da Entidade Público Empresarial, sería aplicable a Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica , a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

## 7.3.2.5. REQUISITOS XERAIS E CONDICIÓNS DE ACCESO

### CONDICIÓNS DE ACCESO ÁS ESTACIÓNS

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá establecer condicións de acceso particulares ás estacións de viaxeiros por razóns de seguridade ou saúde que impliquen establecer medidas de control para garantir a permanencia dos clientes e usuarios nelas.

### CONDICIÓNS DE ACCESO ÁS INSTALACIÓNS E SERVIZOS

- Terán dereito a presentar solicitudes de capacidade as EE.FF. que cumpran cos requisitos regulamentariamente establecidos. No caso de servizos ferroviarios conexos, tamén será considerado requisito que os trens que operan realicen parada comercial de viaxeiros na estación para a que se solicita o acceso ás instalacións e a estes servizos.
- As EE.FF. deberán facilitar a información comercial das súas circulacións a través dun servizo de mensaxería normalizada, segundo un esquema sistematizado que será publicado polo administrador de infraestruturas na DR. De especial interese é que as EE.FF. informen ao administrador de infraestruturas sobre a programación dos trens de alta capacidade e ocupación. Trátase de trens con máis de 800 prazas ofertadas e máis de 800 viaxeiros. Non é necesario coñecer o número concreto de viaxeiros, senón a programación de trens destas características para mellorar a coordinación e priorización das operacións coas EE.FF. nas estacións.
- As EE.FF. ou terceiros serán responsables perante o administrador de infraestruturas ferroviarias dos danos e perdas sufridos por este, tanto en persoas como en cousas, como nas súas instalacións, maquinaria, infraestruturas ferroviarias, etc. Neste sentido, as EE.FF. deberán cumprir os Procedementos establecidos en relación co Seguimento de Actividades en Estacións de Viaxeiros.
- Todas as comunicacións relativas ás solicitudes de servizos serán realizadas en castelán.
- Nos consumos de subministracións haberán de terse en conta boas prácticas ambientais e fomentar o aforro de recursos naturais.

Se as EE.FF. necesitasen máis información sobre o detalle da prestación dos servizos ou as localizacións de espazos dispoñibles nas estacións, poden dirixirse á Dirección de Estacións de Viaxeiros.

Zonas de acceso restrinxido no interior (sala de embarque e plataformas).

Nalgunhas estacións de viaxeiros habilitáronse zonas de acceso restrinxido previo ao embarque dos trens, polo que será necesario un control previo aos que desexen acceder a elas. O tempo de antelación co que se poderá acceder a estas zonas será comunicado previamente ás empresas ferroviarias para que poidan informar os seus clientes.

Antes de acceder aos trens, as empresas ferroviarias poderán realizar un control de verificación das condicións comerciais nas que viaxan os seus clientes (check in). Para estes efectos, cando for posible, as empresas ferroviarias poderán usar os puntos de control de acceso adxacentes para axilizar as operacións de embarque ao tren, sempre que non interfiran coas operacións doutra empresa ferroviaria e deberán contar coa autorización do administrador de infraestruturas.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

Igualmente, poderán utilizar elementos de apoio da súa propiedade para realizar mellor as operacións (bandeirolas, orientadores de fluxos, etc.). En ningún caso estes elementos de apoio incorporarán publicidade sobre os produtos ou servizos ofrecidos polas EE.FF.

Establécese un tempo máximo de 30 minutos para que as EE.FF. poidan verificar as condicións comerciais nas que viaxan os seus clientes.

O control previo de acceso a estas zonas require a normalización da información básica presente nos títulos de transporte.

O labor encomendado ao administrador de infraestruturas de garantir a seguridade nas estacións nun contexto multioperador torna necesario normalizar a información contida nos títulos de transporte dos diferentes operadores que prestan servizos de transporte de viaxeiros.

Esta homoxeneización facilita o control nos accesos ás salas de embarque e plataformas no momento de acceder aos trens, pois permite validar que o título de transporte presentado reúne unhas garantías mínimas para permitir o acceso ás plataformas.

A información que deberá mostrar obrigatoriamente cada billete será codificada mediante a utilización dos códigos tipo AZTEC.

A información que utilizará o Administrador para identificar un billete no momento de realizar o control de acceso previo será a seguinte:

| ORDE | DO CÓDIGO AZTEC | POSICIÓNS | OBSERVACIÓNS |
|---|---|---|---|
| 1 | Un número de control ou secuencial propio de cada empresa | 13 posicións | |
| 2 | Empresa | 5 posicións | |
| 3 | Número comercial do tren | 5 posicións | |
| 4 | Data de viaxe | 10 posicións | dd/mm/yyyy |
| 5 | Hora de salida do tren | 5 posicións | hh:mm |
| 6 | Estación de orixe | 7 posicións | En caso billetes nacionales los dos primeros dígitos serán 00 |
| 7 | Estación de destino | 7 posicións | En caso billetes nacionales los dos primeros dígitos serán 00 |
| 8 | Coche | 3 posicións | Tren sin reserva vendrá no relleno |
| 9 | Asento | 3 posicións | Tren sin reserva vendrá no relleno |
| 10 | Billete combinado | 2 posicións | En este caso se completarán con 00 |
| 11 | Estación intermedia o billete combinado | 7 posicións | En caso billetes nacionales los dos primeros dígitos serán 00 |
| 12 | Reservado ao administrador de infraestructuras | 33 posicións | En este caso se completarán con 00 |
| 13 | Espazo para utilizar polos operadores de formdiscrecional (*) | 316 posicións | |
| 14 | Firma SHA1withDSA (**) | 100 posicións | Firma de los campos anteriores (1 al 13) con el algoritmo SHA1withDSA |

O código AZTEC impreso nos billetes terá as seguintes características técnicas:

- Capas: 10
- Tamaño: 57x57 píxeles
- Capacidade: 516 díxitos 414 letras 256 bytes

As posicións iniciais que non teñan valor serán representadas con ceros, para evitar confundir os campos brancos con nulos. Como consideración previa, hai que indicar que os campos do 1 ao 11 son todos lexibles.

(*) Se o operador o require, poderá utilizar o espazo libre do campo 13.

(**) Incluirase no campo 14 unha firma do contido dos campos do 1 ao 13 para evitar que sexa manipulado, para esta firma utilizarase o algoritmo SHA1withDSA. Cada operador disporá dunha clave privada utilizada para asinar e outra pública (coñecida polo administrador de infraestruturas) utilizada para validar a firma.

# 7.3.2.6. ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE

A Adxudicación de capacidade en instalacións de servizo (vías) xestionadas ou explotadas polo administrador de infraestruturas está descrita no apartado 7.3.1. Disposicións Comúns.

A adxudicación de capacidade para que as empresas ferroviarias poidan prestar determinados servizos aos seus clientes nas estacións de viaxeiros ou demande, no caso de que o administrador de infraestruturas os preste, servizos ao administrador, está recollida nun proceso específico.

## PROCESO PARA AS SOLICITUDES DE ACCESO ÁS INSTALACIÓNS DE SERVIZO E AOS SERVIZOS VINCULADOS OU CONEXOS AO TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

Este procedemento será aplicable, con carácter xeral, aos accesos ás instalacións e a todos aqueles servizos vinculados ao transporte ferroviario de viaxeiros en estacións de viaxeiros.

## 1. DESCRIPCIÓN DO PROCESO

### 1.1. TIPOS DE SOLICITUDES

**POR NECESIDADES**

En conformidade co Regulamento de Execución 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, as solicitudes distínguense entre:

a) Acceso ás instalacións de servizo.

Son as que precisan dun espazo para que a empresa ferroviaria poida realizar o servizo que ten incluído na estación de viaxeiros.

b) Acceso aos servizos ferroviarios conexos.

Son aquelas nas que o administrador de infraestruturas, como explotador do servizo, presta o dito servizo, e a empresa ferroviaria demándao.

En cada unha das solicitudes especificarase o tipo ao que corresponde.

**EN FUNCIÓN DO USO**

Dadas as distintas características dos servizos, a empresa ferroviaria poderá realizar diferentes tipos de solicitudes en función das características de cada un dos servizos, utilizando os modelos de solicitude incluídos no **Anexo C.**

Ao final deste apartado móstrase unha táboa resumo dos tipos de solicitudes que poden ser requiridas sobre os servizos que, sexa como for, se desenvolven en cada ficha de servizo recollida neste capítulo.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

Os tipos de solicitudes que se poden realizar son:

**a) De uso continuado**

Son aquelas nas que a empresa ferroviaria precisa dun servizo de forma continuada por un período de tempo que pode ser de ano(s).

Pola súa parte diferéncianse en:

| DESCRICIÓN DA SOLICITUDE DO SERVIZO CONTINUADO | TIPO | PROCESO COORDINADO |
|---|---|---|
| Plurianuales, duración máxima 10 años | A1 | Sí |
| Anual | A21 | Sí |
| | A22 | No |

As empresas ferroviarias poderán realizar alegacións á proposta de asignación provisional de capacidade que comunicase o administrador de infraestruturas ferroviarias

**b) De uso puntual**

Son aquelas nas que a empresa ferroviaria precisa dun servizo de forma puntual por un período de tempo que pode ser de días, horas ou por tren.

Tamén se diferencian en:

| DESCRICIÓN DA SOLICITUDE DE USO PUNTUAL | TIPO | PROCESO COORDINADO |
|---|---|---|
| Días | B1 | No |
| Horas | B2 | No |
| Tren | B3 | No |

As empresas ferroviarias poderán realizar alegacións á proposta de asignación provisional de capacidade que comunicase o administrador de infraestruturas ferroviarias

## 1.2. CALENDARIO DE SOLICITUDES

Dentro del proceso de asignación de capacidad de solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos,, el cumplimiento de los calendarios programados es esencial para garantizar la calidad del mismo y permitir, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios, la adjudicación a las distintas empresas ferroviarias presentes en una estación, así como facilitar que, el conjunto de ellas, dispongan de los espacios necesarios, en su caso, para su prestación.

En todo caso, as solicitudes poderán estar:

**a) Suxeitas a calendario**

| SOLICITUDES | SOLICITUDES SUXEITAS A CALENDARIO | PLAZO MÁXIMO [1] |
|---|---|---|
| A1 | Plurianuais, duración máxima 10 anos | Ata 10 días despois das datas previstas de apertura da ventá os días 15 de xaneiro, 15 de abril, 15 de xullo e 15 de outubro |
| A21 | Anuales | |

[1] Días hábiles

**b) No Suxeitas a calendario**

| SOLICITUDES | SOLICITUDES NON SUXEITAS A CALENDARIO |
|---|---|
| A22, B1, B2, B3 | Polo menos 48 horas antes da necesidade |
| B1, B2, B3 | Urxentes |

## 1.3. FASES DO PROCESO

O proceso e a xestión de solicitudes é diferente segundo as solicitudes estean suxeitas a calendario (con coordinación) ou non (sen coordinación).

### 1.3.1. RECEPCIÓN E RESOLUCIÓN DE SOLICITUDES

**a) Envío e modo de envío das solicitudes**

**Solicitudes suxeitas a proceso coordinado**

As solicitudes suxeitas a proceso coordinado serán remitidas, asinadas dixitalmente, nos modelos publicados na DR para cada un dos servizos, e poderá ser realizada a solicitude para un mesmo servizo para varias estacións nun único modelo, sempre que quede perfectamente detallada cada unha das solicitudes. Neste caso, a solicitude poderá ser tramitada de forma agrupada nun único expediente, aínda que cada unha das solicitudes terá o seu propio número de rexistro.

O envío da documentación farase por medios telemáticos á sede electrónica do administrador de infraestruturas,

https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index

(Iniciar Novo Trámite-Formulario de Solicitudes, presentación de escritos e comunicacións).

No caso da Sede Electrónica do administrador de infraestruturas, a capacidade total dos ficheiros por solicitude queda limitada a 4,5 Mb, polo que, no caso de que a solicitude, escrito ou comunicación incluír documentación adxunta que supere os límites establecidos, no que respecta ao número de documentos anexos e/ou ao tamaño destes, poderase realizar un segundo asento rexistral e, ser for necesario, sucesivos asentos co resto da información, e indicarase no asunto do mesmo a referencia ao número de rexistro do primeiro para que posteriormente se poida agrupar toda a documentación da solicitude.

Para realizar o rexistro os interesados deben dispor de DNI electrónico (no caso de actuaren a título particular) ou Certificado electrónico en vigor (no caso de actuaren a título particular ou como representantes).

Esta páxina realizará a identificación do usuario a través da plataforma Cl@ve. Será redirixido ao seu sistema de validación de identidade, facilitando varios medios de autenticación.

Alternativamente, existe a posibilidade de que os interesados poidan presentar as súas solicitudes/escritos a través do Rexistro Electrónico Xeral da Administración Xeral do Estado. https://reg.redsara.es.

O Rexistro Electrónico Xeral da Administración Xeral do Estado é un rexistro para presentar documentos para tramitalos perante calquera órgano administrativo da Administración Xeral do Estado, Organismo público ou Entidade vinculada ou dependente destes, en conformidade co disposto na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

Ao igual que na Sede Electrónica do administrador de infraestruturas, para rexistrarse, os interesados deberán dispor dun DNI electrónico (no caso de actuaren a título particular) o Certificado electrónico vixente (no caso de actuaren a título particular ou como representantes).

Esta páxina realizará a identificación do usuario a través da plataforma Cl@ve. Será redirixido ao seu sistema de validación de identidade, facilitando varios medios de autenticación.

Para navegadores que non admiten a execución de Applets Java é necesario ter instalado Autofirma.

Instrucións para completar os formularios a través do Rexistro Electrónico Xeral da Administración Xeral do Estado:

- Na casa de organismo destinatario deberán consignar a ADIF (Administrador de Infraestruturas Ferroviarias). O código DIR de Adif é EA0003338.
- Na casa de asunto deberán indicar: Solicitude do servizo (poñer o que proceda) en (poñer núm. de estacións) estacións.

Poderán achegarse ficheiros e documentos que cumpran os seguintes requisitos:

- Formato de ficheiros permitidos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Tamaño máximo por ficheiro: 5 Mb.
- Tamaño máximo do conxunto de ficheiros anexos: 15 Mb.
- Número máximo de documentos para anexar: 5.

No caso de que a solicitude, escrito ou comunicación inclúa documentación anexa que exceda os límites establecidos, no tocante ao número de documentos anexos e/ou ao seu tamaño, poderase realizar un segundo asento rexistral co resto da información, para o que se indicará no seu asunto a referencia ao número de rexistro do primeiro.

### Solicitudes NON suxeitas a proceso coordinado

A empresa ferroviaria remitirá a solicitude de capacidade ou servizo por medios telemáticos á sede electrónica de Adif: https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/índice

A resposta do administrador de infraestruturas ferroviarias á solicitude realizarase polo mesmo medio polo que se realizou a solicitude.

**b) Análise de dispoñibilidade e viabilidade**

Solicitudes Suxeitas a proceso coordinado

Ao recibirse por rexistro, a data e hora de recepción están perfectamente identificadas.

O administrador de infraestruturas ferroviarias analizará as solicitudes recibidas e a dispoñibilidade de capacidade para atendelas e, se houber capacidade dispoñible, adxudicarase directamente, iniciando, no caso de conflito, o proceso de coordinación.

En conformidade co establecido no Art.8.3 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizos e aos servizos ferroviarios conexos, se a solicitude non incluír toda a información requirida e necesaria para tomar unha decisión, o administrador de infraestruturas ferroviarias informará sobre isto á empresa ferroviaria. O cliente disporá dun prazo máximo de 10 días útiles, contados desde a súa recepción, en función da solicitude formulada, para completar a documentación requirida. Se non se presentase a documentación requirida nese prazo, a solicitude poderá ser rexeitada.

Solicitudes Non Suxeitas a proceso coordinado

Son solicitudes que non precisan coordinación por existir dispoñibilidade para atender todas as realizadas polas distintas EE.FF., polo que se adxudicará directamente o servizo, segundo se indica no punto c) seguinte.

En conformidade co disposto no Artigo 8.3 do Regulamento de execución (UE) 2017/2177, se a solicitude non incluír toda a información requirida e necesaria para adoptar unha decisión, o administrador de infraestruturas ferroviarias informara diso á empresa ferroviaria. O cliente disporá dun prazo máximo de 5 días útiles desde a recepción da confirmación de entrega para completar a información. No caso de non presentar a documentación nese prazo, a solicitude entenderase rexeitada.

**c) Prazos de resposta para servizos que non precisan proceso de coordinación**

O administrador de infraestruturas ferroviarias responderá no prazo máximo de 5 días útiles; no caso de ser afirmativa e responder integramente ao solicitado, será considerada definitivamente adxudicada. Cando o administrador de infraestruturas ferroviarias teña que incluír algún condicionante á solicitude, enviará a súa proposta, que o cliente deberá aceptar ou rexeitar expresamente no prazo máximo de 5 días útiles, contados desde a recepción da confirmación de entrega.

Por motivos excepcionais e xustificados, os clientes poderán solicitar servizos urxentes nun prazo inferior ao contemplado para os servizos non suxeitos a calendario. Estas solicitudes serán presentadas só en días útiles (de luns a venres) e deberán ser presentadas antes das 12 horas do día anterior para que a capacidade poida ser asignada.

No caso de existir unha necesidade especialmente urxente e excepcional fóra dos tempos antes sinalados, poderá ser autorizado polo administrador de infraestruturas ferroviarias a través do correo electrónico e formalizar a solicitude posteriormente.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non garante que se poidan atender todas as solicitudes urxentes formuladas, nin tampouco garante que poida atender aqueloutras solicitudes non suxeitas a calendario e non urxentes que requiran un tempo de análise superior ás 48 horas de antelación necesarias para presentar este tipo de solicitudes.

**d) Prazos de resposta para servizos que poidan requirir proceso de coordinación**

Cando a solicitude de servizo requira iniciar o proceso de coordinación, o administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará a adxudicación provisional e definitiva nos seguintes prazos en relación coa solicitude presentada, contados a partir do día útil seguinte ao da recepción da solicitude polo explotador:

| SOLICITUDES | SOLICITUDES SUXEITAS A CALENDARIO | PLAZO MÁXIMO |
|---|---|---|
| A1 | Plurianuais, duración máxima 10 anos | 1 mes |
| A21 | Anuais | |

As empresas ferroviarias poderán realizar alegacións á proposta de asignación provisional de capacidade que comunicase o administrador de infraestruturas ferroviarias

## 1.3.2. PROCESO DE COORDINACIÓN

Cando o administrador de infraestruturas ferroviarias recibir unha solicitude de prestación dun servizo de acceso ás instalacións de servizo ou aos servizos ferroviarios conexos por unha empresa ferroviaria e esta solicitude for incompatible con outra solicitude ou coincidir cunha capacidade xa asignada, procurará conseguir a compatibilidade de todas as solicitudes negociando e coordinando coas empresas ferroviarias afectadas, de acordo co Art. 10 do Regulamento de Execución 2017/2177.

O administrador de infraestruturas ferroviarias estudará diferentes opcións que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso á instalación de servizo ou á prestación de servizos na instalación. Estas opcións deberán incluír, se procede, medidas que maximicen a capacidade dispoñible da instalación, sempre que non supoñan investimentos adicionais en recursos ou equipamentos.

As solicitudes adxudicadas após un proceso de coordinación deberán ser ratificadas expresamente polo cliente.

## 1.3.3. CRITERIOS DE PRIORIDADE

En conformidade co Art. 11 do Regulamento, cando, a pesar do procedemento de coordinación, non for posible compatibilizar as solicitudes dos servizos ferroviarios, o administrador de infraestruturas ferroviarias resolverá as solicitudes de acordo cos seguintes criterios de prioridade (*):

**1º** As empresas ferroviarias que xa teñan contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar e dispoñan dun Acordo Marco.

**2º** As empresas ferroviarias que xa teñan contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar e Non dispoñan dun Acordo Marco.

**3º** As empresas ferroviarias con Acordo Marco e sen contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar.

**4º** As empresas ferroviarias sen Acordo Marco e sen contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar.

**(*)** Estes criterios só serán aplicables após asinar os Acordos Marco e a primeira solicitude de servizos nas estacións. Antes da entrada en vigor dos criterios, priorizaranse as solicitudes en función dos trens con parada incluída na estación no momento da solicitude ou, se for o caso, comprometidos na oferta presentada no proceso de adxudicación de capacidade marco.

Dentro de cada categoría darase prioridade en función dos trens con parada incluída na estación no momento da solicitude e prevalecerán as solicitudes das compañías ferroviarias con máis trens con parada incluída na estación, e así sucesivamente.

O cálculo dos trens con parada incluída na estación farase en función da duración da solicitude asociada ao criterio de prioridade (Acordo Marco, Horario de Servizo ou Axuste Concertado), incluídos os considerados de longa distancia e interurbanos.

Nos casos nos que existan contratos previos coas empresas ferroviarias, pero as peticións sexa realizadas sobre espazos vinculados con servizos básicos, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá requirir a modificación da capacidade concedida para acoller novos operadores.

Nestes casos, a empresa ferroviaria ten dereito á compensación polos investimentos pendentes de amortizar que, sobre o espazo modificado, fosen aprobados polo administrador de infraestruturas ferroviarias e realizados pola empresa ferroviaria.

O administrador de infraestruturas ferroviarias tamén poderá ter en conta os aspectos expresamente incluídos no citado Art. 11 do Regulamento de Execución 2017/2177.

As solicitudes adxudicadas após un proceso con intervención dos criterios de prioridade deberán ser ratificadas expresamente polo cliente.

### 1.3.4. RECLAMACIÓNS

En conformidade co establecido no Art. 13.5 da Directiva RECAST e Art. 14 do Regulamento de Execución 2017/2177, se o administrador de infraestruturas ferroviarias non dispuxer de ningunha alternativa viable, e non for posible satisfacer todas as solicitudes de capacidade correspondentes á instalación en cuestión, baseándose nas necesidades demostradas pola empresa ferroviaria, esta poderá reclamar perante o organismo regulador (CNMC).

## 2. USO DOS ESPAZOS ADXUDICADOS

As empresas ferroviarias teñen a obriga de utilizar os locais/espazos asignados nas condicións nas que lles foron asignados.

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá realizar unha análise do nivel de utilización dos locais/espazos asignados e poderá revogalos no caso de non utilización total ou parcial destes, sen prexuízo das actuacións recollidas na LSF e daquelas que poida o administrador de infraestruturas ferroviarias emprender, naqueles casos que supoñan unha perturbación significativa para o uso efectivo das instalacións das estacións de viaxeiros.

Se unha empresa ferroviaria non tiver a intención de usar a capacidade adxudicada, deberá informar ao administrador de infraestruturas ferroviarias sen demora indebida e nos prazos incluídos no punto 3.

Os criterios de medición das instalacións que se consideran de especial seguimento por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias son:

a) Locais para prestar o Servizo de Venda de Billetes e Información atendido

Para medir o uso destes locais, ao longo dos 4 meses anteriores á análise, terase en conta a relación entre o número de horas de apertura programadas en relación co total de horas que transcorran entre os 30 minutos anteriores á saída do primeiro tren da empresa ferroviaria e os 30 minutos posteriores ao último tren da empresa ferroviaria.

b) Espazo para o Servizo de Venda de Billetes e Información a través de máquinas de autoservizo.

Para medir o uso destes espazos terase en conta, ao longo dos 4 meses anteriores á análise, o número de días con incidencias operativas (non funcionamento) detectadas e comunicadas polo administrador de infraestruturas á empresa ferroviaria responsable do equipamento.

## 3. CANCELACIÓNS DE CAPACIDADES ASIGNADAS

Con carácter xeral, as cancelacións de solicitudes realizadas antes do inicio da ocupación dun espazo ou inicio dun servizo terán, con carácter xeral, o seguinte tratamento:

- Se se realizan cunha antelación maior de 24 horas non terán ningunha penalización.
- Se se realizan cunha antelación inferior a 24 horas, aboarán o 100% do importe total orzamentado.

Sen prexuízo do anterior, poderán contemplarse penalizacións específicas para determinados servizos especificados nas súas fichas de descrición do servizo.

As cancelacións solicitadas durante a adxudicación dun espazo ou prestación dun servizo terán, con carácter xeral, as seguintes penalizacións:

- Se non se utilizou 50% do período adxudicado deberán aboar un importe mínimo equivalente a 50% do importe total orzamentado.
- Se se utilizase máis do 50% do período adxudicado, non terán ningunha penalización.

Sen prexuízo do anterior, poderán contemplarse penalizacións específicas para determinados servizos especificados nas súas fichas de descrición do servizo.

## 4. COMPROMISOS E GARANTÍAS MÍNIMAS SOBRE DETERMINADOS SERVIZOS

A natureza dalgúns dos servizos incluídos, a necesidade de garantir a súa calidade e os investimentos que as empresas ferroviarias ou o administrador de infraestruturas ferroviarias poidan realizar en determinados espazos/locais require duns compromisos mínimos das partes.

### 4.1. (SB-7) LOCAL PARA O SERVIZO DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO E (SB-9) LOCAL PARA O PERSOAL DE SERVIZOS A BORDO

#### 4.1.1. SOLICITUDES A1 PLURIANUAIS, DURACIÓN MÁXIMA 10 ANOS

A empresa ferroviaria que teña locais adxudicados cunha duración máxima de 10 anos deberá comprometerse a permanecer neles durante 5 anos.

O administrador de infraestruturas ferroviarias garante a permanencia nos locais durante o prazo adxudicado, así como os investimentos realizados nos termos incluídos neste documento.

#### 4.1.2. SOLICITUDES A21 ANUAIS

A empresa ferroviaria, previa aceptación dos locais adxudicados polo administrador de infraestruturas ferroviarias, deberá comprometerse a permanecer neles 1 ano.

O administrador de infraestruturas ferroviarias garante a permanencia nos locais adxudicados durante ese prazo, así como os investimentos realizados nos termos incluídos neste documento.

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá subscribir acordos que excedan o prazo inicialmente incluído para este tipo de solicitudes cando se propoñan e aproben investimentos nos locais que non se poidan amortizar no período contratado.

# 5. SUSPENSIÓN OU REVOGACIÓN TOTAL OU PARCIAL

## 5.1. SUSPENSIÓN

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá requirir que, en determinados servizos, se suspenda a prestación dun servizo, previa comunicación ás empresas ferroviarias, por razóns de seguridade ou de xestión de capacidade nos espazos da estación, sen posibilidade de reclamar danos e prexuízos por esta decisión.

## 5.2. REVOGACIÓN TOTAL OU PARCIAL

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá revogar total ou parcialmente a capacidade concedida nos seguintes supostos:

### 5.2.1. OBRAS DE MANTEMENTO E REMODELACIÓN

Cando for necesario realizar obras de mantemento e/ou remodelación que afecten ao servizo de transporte ferroviario, sexan programadas ou urxentes, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá modificar a capacidade asignada previa comunicación ás empresas ferroviarias.

O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará con carácter xeral, cunha antelación mínima de 6 meses en relación coa execución incluída, a realización de obras de mantemento ou remodelación programadas.

O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará, tan pronto como teña coñecemento diso, a necesidade de realizar obras urxentes de mantemento ou remodelación.

O administrador de infraestruturas ferroviarias, se for posible, facilitará, en todo caso, locais ou espazos alternativos para a prestación destes servizos.

Nestes casos, a empresa ferroviaria terá dereito a modificar as condicións económicas asociadas á súa adxudicación, segundo sexa total ou parcial.

### 5.2.2. NECESIDADES DO SERVIZO FERROVIARIO E OUTROS SUPOSTOS

Adicionalmente, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá revogar a capacidade por necesidades do servizo ferroviario ou cando for necesario dispoñer dos espazos cedidos para o cumprimento dunha disposición gobernamental ou de calquera autoridade da Administración Pública con base na declaración de utilidade pública, ou de interese xeral, ou no caso de que se poidan ver afectados como consecuencia do cambio de uso que se poida producir por modificación do Plan Xeral de Urbanismo.

Nestes casos, o administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará por escrito á empresa ferroviaria a revogación da capacidade, cunha antelación de 6 meses con respecto á data na que se deba producir esta revogación e, neste caso, o cliente comprométese a deixar libre e expedita esta instalación a favor do administrador de infraestruturas ferroviarias neste prazo. Neste caso, terá dereito a ser indemnizado pola parte pendente de amortización dos investimentos que fosen aprobados polo administrador de infraestruturas ferroviarias antes da revogación da capacidade.

O administrador de infraestruturas ferroviarias, se for posible, facilitará, en todo caso, locais ou espazos alternativos para a prestación destes servizos.

### 5.2.3. FALTA DE USO TOTAL OU PARCIAL

Poderase efectuar unha revogación total ou parcial após unha análise do nivel de uso dos locais/espazos asignados cando tiveren un uso inferior a:

- Un 80% en estacións coordinadas.
- 50% no resto das estacións non coordinadas, agás cando se deba a causas non económicas alleas ao control dos clientes.

No suposto de apreciar a concorrencia dita causa de revogación, a empresa ferroviaria estará obrigada a utilizar as instalacións ou servizos adxudicados, para o que se lle concederá un prazo razoable non superior a un mes. De non cumprirse este requisito, poderá ser revogado.

Nos casos en que se detecte falta de uso e se inste á revogación total ou parcial da capacidade concedida, as empresas ferroviarias non terán dereito a esixir ningunha compensación.

**Documentación complementaria:**

Os modelos de solicitude dos servizo atópanse no **Anexo C.**

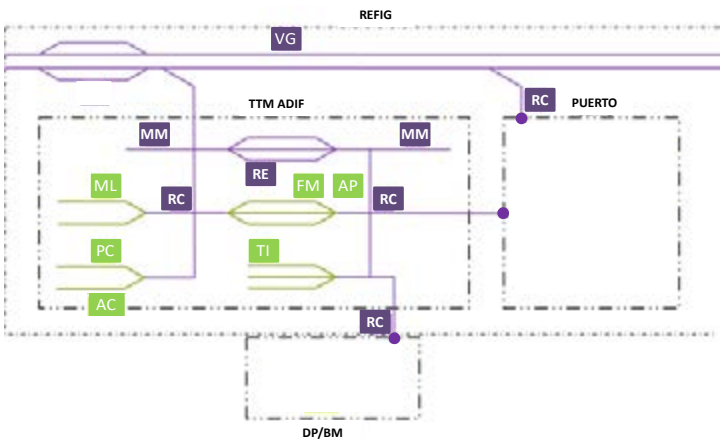
# 7.3.3. TERMINAIS DE CARGAS

## 7.3.3.1. INFORMACIÓN XERAL

Actualmente, as empresas que integran o sector da loxística e do transporte no noso país operan en cadeas de subministración nacionais e internacionais, ocupando un papel moi importante na xestión dos servizos relacionados cos fluxos de mercadorías desde a súa orixe ata a entrega ao cliente final.

É neste contexto onde o administrador de infraestruturas participa como axente activo na cadea de transporte multimodal, a través da administración da infraestrutura ferroviaria que ten encomendada e, en particular, das Terminais de Cargas (TTM) da súa titularidade.

*Figura 1. Esquema funcional dunha Terminal de Mercadorías de Adif (TTM ADIF)*




As Terminais de Cargas, que forman parte da cadea de transporte multimodal, como mostra a figura ilustrativa, son un conxunto de infraestruturas ferroviarias e instalacións de servizo deseñadas para ofrecer servizos relacionados coa actividade da loxística e o transporte ferroviario.

A continuación, procédese a definir as infraestruturas e instalacións de servizo que conforman unha TTM e a súa posterior identificación na *Figura 1*:

**1.-** Dentro das infraestruturas ferroviarias existen aquelas infraestruturas que serven para a **regulación da circulación** (identificadas en violeta na Figura 1), entre as que destacan:

- **As vías de recepción/expedición** (RE), que son feixes de vías que serven de enlace para os trens que acceden desde a liña, actuando como elemento regulador da circulación entre a vía xeral e o resto das Instalacións de Servizo.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

- **Otras infraestructuras ferroviarias**: mangos de maniobras (MM), ramales de conexión (RC) con otras instalaciones de servicio, como son un Puerto, una Derivación/Cargadero Particular (DP), una Base de Mantenimiento del material rodante ferroviario (BM), etc.

**2.-** Dentro das instalacións de servizos distínguense dous tipos de instalacións (identificadas en cor verde na *Figura 1*):

**Instalación técnica**: configurada por aquelas instalacións de servizo que permiten iniciar, complementar ou completar o transporte ferroviario de mercadorías executando un conxunto de operacións no tren. Segundo a súa funcionalidade, distínguense as seguintes instalacións de servizo:

a) Instalacións de clasificación e formación e de trens, incluídas as instalacións para manobras (FM)

b) Instalacións para o apartado/estacionamento de material ferroviario (AP)

c) Outras instalacións técnicas de mantemento, limpeza, lavado, etc. de material rodante (ML)

d) Instalacións para a subministración de combustible (AC)

**Instalación loxística**: Aquelas instalacións de servizos que, ao executar un conxunto de operacións sobre mercadorías, facilitan o intercambio modal.

Segundo a súa funcionalidade, distínguense as seguintes instalacións de servizo:

a) Terminais de carga intermodal (TI)

b) Terminais de carga de mercadoría xeral (Punto de Carga) (PC)

Adicionalmente, estas instalacións de servizo pódense complementar con outros espazos e inmobles (oficinas, naves, parcelas, etc.) onde realizar actividades loxísticas de valor engadido.

Para promover e facilitar o uso destas Instalacións de Servizos por parte dos distintos clientes, o administrador de infraestruturas facilita a información descritiva das súas instalacións de servizo nas fichas descritivas das instalacións de servizo dispoñibles na aplicación PISERVI, que se encontra como documento adxunto a este DR e no enlace sinalado no seguinte apartado. Igualmente, no apartado 7.3.1. deste capítulo, especifícase o Procedemento de Adxudicación de Capacidade e as Condicións de Uso das ditas instalacións.

# 7.3.3.2 SERVICIOS

## SERVICIOS BÁSICOS: OFERTA DE SERVICIOS, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN

Este apartado fai referencia aos servizos básicos prestados polo administrador de infraestruturas nas Instalacións de Servizo existentes nos Terminais de Carga titularidade do administrador de infraestruturas, nas que, como explotador de servizo, define as condicións de acceso á prestación destes servizos básicos.

A continuación, defínese a oferta que o administrador de infraestruturas realiza actualmente ás Empresas Ferroviarias e outros Candidatos nas Terminais de Carga:

**Oferta de Servizos**

| SERVIZOS BÁSICOS | TERMINAIS DE CARGA |
|---|---|
| **SB-1** | Adxudicación de capacidade nas instalacións que integran as Terminais de Carga: Vías, de apartado, de formación, manobras, carga e descarga |
| **SB-2** | Subministración de combustible |
| **SB-3** | Manipulación de unidades de transporte intermodal |
| **SB-4** | Manobras e operacións sobre o tren |

## CANON POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

Coa entrada en vigor da nova redacción do artigo 100 (segundo a Modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pola Lei 26/2022, do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias e apróbase un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e incorporado á Declaración sobre a Rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro Regulamento de determinación dos canons ferroviarios".

Coa publicación desta última Disposición Transitoria garántese o mantemento das cantidades establecidas para liquidar os canons ferroviarios ata os Administradores de Infraestruturas Ferroviarias disporen dun Regulamento onde se establezan novas tarifas ou se modifiquen as vixentes.

Como na data de publicación deste documento, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, Adif, non conta cun Regulamento aprobado polo Consello de Administración da Entidade Público Empresarial, sería aplicable a Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

Constitúe o orzamento de feito dos canons recollidos no Art. 98 a utilización das instalacións de servizo cuxa xestión está reservada en exclusiva aos administradores xerais de infraestruturas, nas seguintes modalidades:

A. Canon pola utilización de estacións de transporte de viaxeiros (Modalidade A).

B. Canon pola utilización doutras instalacións de servizos dos administradores xerais de infraestruturas (modalidade B). Esta modalidade inclúe o uso de vías de apartado, de formación de trens e manobras, de mantemento, de lavado e limpeza e de subministración de combustible. Tamén se incluirá nesta modalidade a utilización de vías nas estacións de viaxeiros como vías de apartado e para realizar determinadas operacións.

   Distínguense as seguintes modalidades do canon:

   a) Modalidade B1 - Utilización de vías de apartado, formación de trens e manobra, mantemento, lavado, limpeza e subministración de combustible.

   b) Modalidade B2 - Vías de estacións de viaxeiros utilizadas como vías de apartado.

   c) Modalidade B3 – Vías utilizadas para realizar determinadas operacións, distinguindo, á súa vez, 2 tipoloxías:

      1º Tipo A: Limpeza do tren interior e/ou exterior mínimo (Frontais e cristais de portas e fiestras)

      2º Tipo B: Operacións de carga e descarga de servizos a bordo, utilización de tomas de auga, utilización de instalacións de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalacións de baleirado WC e equipos utilizados.

C. Canon por utilización de puntos de carga titularidade dos administradores xerais de infraestrutura (modalidade C). Esta modalidade inclúe o uso das vías de carga e descarga de mercadorías.

Estes canons non inclúen o servizo de subministración de enerxía eléctrica, auga, gasóleo, teléfono nin ningún outro subministro ou servizo, que serán asumidos polo obrigado os gastos por consumos ou subministracións facilitados ou prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias

Para utilizar as instalacións de servizo nas modalidades B e C será necesario obter capacidade na instalación, que será solicitada polo obrigado ao administrador de infraestruturas ferroviarias, agás no caso da utilización de vías en estacións de viaxeiros como vías de apartado. O administrador de infraestruturas poderá adxudicar a capacidade por vías completas, por períodos de uso continuado de anos ou meses, ou por períodos puntuais de horas ou días, mediante o procedemento correspondente, que será publicado na declaración sobre a rede. En ningún caso poderá ser cedida a terceiras partes a capacidade adxudicada.

Para utilizar as vías nas estacións de viaxeiros como vías de apartado, os administradores de infraestruturas utilizarán os gráficos de ocupación de vías en estacións.

Nas modalidades B e C, sempre que non estea saturada, a instalación poderá ser utilizada por varios adxudicatarios durante o mesmo período de tempo, aínda que estea asignada inicialmente a un adxudicatario principal.

Os criterios de aplicación serán determinados polos administradores de infraestruturas.

As empresas ferroviarias que utilicen as instalacións de servizos correspondentes a cada modalidade estarán obrigadas a pagar este canon. Na modalidade B e C, tamén terán esa consideración outros candidatos, como os titulares de material rodante ferroviario, os axentes de transporte, os cargadores, os operadores de transporte combinado, así como outros fornecedores de servizo.

O período impositivo coincide co mes natural.

A devindicación prodúcese o último día do período impositivo.

Estas modalidades serán imputadas ao período impositivo no que se utilicen ou se puidesen utilizar as instalacións de servizo.

As notificacións das liquidacións dos canons ferroviarios practicaranse preferentemente por medios electrónicos e, sexa como for, cando o interesado estea obrigado a recibilas por esta vía.

O pagamento será realizado no prazo de vinte días útiles desde a notificación mediante transferencia bancaria á conta da entidade de crédito que preste o servizo de caixa a esta Administración e así se indicará na liquidación. O pagamento considérase efectuado na data na que entrase o importe correspondente na conta sinalada nos termos do artigo 37 do Regulamento Xeral de Recadación.

O período executivo de recadación iníciase o día seguinte ao de vencemento do prazo indicado anteriormente. Co inicio de dito período devindícanse os recargos do período executivo (en conformidade co establecido na Lei Xeral Tributaria e na Lei Xeral Orzamentaria).

## SB-1. Adxudicación de Capacidade

A adxudicación de capacidade nas instalacións de servizo é a asignación, por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias, de capacidade sobre unha instalación de servizo previamente ofertada no Catálogo de Instalacións de Servizo.

As condicións de uso están recollidas no capítulo 5 desta DR e no apartado 7.3.1.

| SB-1 | ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE PARA APARTADO, FORMACIÓN DE TRENS E MANOBRAS, MANTEMENTO, LAVADO, LIMPEZA, SUBMINISTRACIÓN DE COMBUSTIBLE E CARGA E DESCARGA |
|---|---|
| | Os importes están dispoñibles no apartado anterior de Canons por Utilización de vías noutras instalacións de servizo: de apartado, de formación de trens e manobras, de mantemento, lavado e limpeza, de subministración de combustible Modalidade D. e Canon por Utilización de Puntos de Carga para Mercadorías, Modalidade E. (*) |

(*) Coa entrada en vigor da nova redacción do artigo 100 (segundo a modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pola Lei 26/2022 do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias, aprobando un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e incorporado á Declaración sobre a Rede.

Igualmente, na Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, establécese:

"Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións. Seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixente no momento da entrada en vigor desta lei, ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta. Igualmente, continuará a aplicarse o réxime sancionador recollido no artigo 109 da normativa anterior en materia de sancións pola comisión das infraccións recollidas nos puntos 2.1 e 2.2 do apartado 1.2 do artigo 107, ata a aprobación en conformidade co establecido nesta lei do primeiro Regulamento de determinación dos canons ferroviarios".

Coa publicación desta última Disposición Transitoria garántese o mantemento das cantidades establecidas para liquidar os canons ferroviarios ata os dministradores de Infraestruturas Ferroviarias disporen dun Regulamento onde se establezan novas tarifas ou se modifiquen as vixentes.

Como na data de publicación deste documento, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias non conta cun Regulamento aprobado polo Consello de Administración da Entidade Público Empresarial, sería aplicable a Disposición Transitoria Primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

## SB-2. Subministración de Combustible

A. DESCRICIÓN: Este servizo supón a subministración de combustible de tracción para vehículos ferroviarios naquelas instalacións adecuadas para a prestación do mesmo.

Para prestar o servizo de subministración de combustible de tracción, as EE.FF., antes do inicio da súa actividade comercial, deberán subscribir con Adif un acordo de prestación do servizo. Ver Anexo I.

B. OPERACIÓNS ASOCIADAS:

a. Xestión da compra do gasóleo B para tracción
b. Mantemento das instalacións asociadas ao servizo
c. Dispensa do gasóleo B para a tracción
d. Xestión inherente á prestación do Servizo



C. UNIDADE DE FACTURACIÓN: Metros cúbicos de gasóleo subministrados.

D. CONDICIÓNS DE APLICACIÓN: As recollidas no Catálogo de Prestación do Servizo Básico de Subministración de Combustible, que está dispoñible no seguinte enderezo:

https://www.adif.es/mercancias/prestaci%C3%B3n-de-servicios

E. ÁMBITO DE APLICACIÓN: Este servizo básico prestarase nas instalacións de subministración de combustible ofertadas na Declaración sobre a Rede, relacionadas como Punto Fixo (Almacén Fiscal) e Punto Móbil.

F. PREZOS POLA PRESTACIÓN DO SERVIZO: Os prezos do Servizo de Subministración de Combustible que están vixentes desde o 1 de xaneiro ata o 31 de decembro de 2025 son os seguintes:

| SB-2 | SUBMINISTRACIÓN DE COMBUSTIBLE | PREZOS AÑO 2025* |
|---|---|---|
| Custo do Producto | Metro cúbico m³ subministrado | Custo Real€ /m³ |
| Prezos do servicio de suministración | Metro cúbico m³ subministrado | 72,1632€ /m³ |

* Durante o primeiro trimestre de 2024 realizarase unha revisión de prezos, unha vez que se dispoña do consumo real de subministración de combustible no ano 2023.

## SB-3. Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal

A. DESCRICIÓN: Este servizo consiste na carga e descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI).

B. OPERACIÓNS ASOCIADAS:

a. Control de entrada e saída da UCI na Instalación.

b. Execución da carga/descarga da UTI de camión a vagón e viceversa, así como entre vagóns xestionados por un mesmo cliente (transbordo).

c. Control de vixilancia e seguridade.

C. UNIDADE DE FACTURACIÓN: Por UTI manipulada.

D. CONDICIÓNS DE APLICACIÓN: As recollidas no Catálogo de Prestación do Servizo Básico de Manipulación de UTI, que está dispoñible no seguinte enderezo: https://www.adif.es/mercancias/prestaci%C3%B3n-de-servicios

E. ÁMBITO DE APLICACIÓN: Estes servizos prestaranse nas terminais intermodais explotadas polo administrador de infraestruturas en réxime de xestión directa.

F. PREZOS POLA PRESTACIÓN DO SERVIZO: Os prezos pola prestación dos servizos básicos de manipulación de UTI vixentes desde o 1 de xaneiro de 2025 ata o 31 de decembro de 2025 son os seguintes:

| SB-3 | MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL | UNIDADE DE FACTURACIÓN | PREZOS ANO 2025 |
|---|---|---|---|
| Reducido | UTI, entre 0 e 2 días de tránsito | UTI | 28,00€ /UTI |
| Máximo | UTI, ata 7 días de tránsito | UTI | 42,00€ /UTI |
| Manipulación adicional | Exceso sobre os 7 días de tránsito | UTI | 28,00€ /UTI |
| Excesos de tránsito | Exceso sobre os 7 días de tránsito | UTI/DÍA | 6,00€ /UTI-DÍA |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

## SB-4. Manobras e outras Operacións do tren

A. DESCRICIÓN: Este servizo consiste na realización das manobras e outras operacións de tren que permiten iniciar, complementar ou completar o servizo de transporte por ferrocarril.

B. OPERACIÓNS ASOCIADAS:

B.1. Manobras: Son os movementos para realizar accións como:

- Engadir ou segregar vehículos dun tren ou manobra.
- Formar ou descompoñer un tren ou manobra.
- Clasificar os vehículos ou cortes de material.
- Desprazar un tren ou vehículos pola mesma vía ou dunha a outra.
- Traer ou levar material de/a dependencias de plena vía carentes de sinal de protección telemandada desde a estación ou o CTC.
- Realizar movementos de material entre dependencias colaterais que se complementen, constituíndo un complexo ferroviario.

B.2. Operacións sobre o tren: Son as accións que permiten recibir ou expedir un tren ou a colaboración durante a circulación dun tren, mediante as seguintes tarefas:

- Enganchar, desenganchar e acoplar vehículos ferroviarios.
- Colaborar na realización de probas de freada.
- Colocar e retirar os sinais de cola dos trens, subministrados pola empresa ferroviaria, que serán recollidos ou entregados ao maquinista.
- Recoñecer visualmente o tren ou conxunto de vehículos.
- Colocar e retirar calzos antideriva, subministrados pola empresa ferroviaria ou outros clientes demandantes do servizo.
- Apertar e afrouxar os freos de estacionamento.

C. UNIDADE DE FACTURACIÓN: As condicións económicas están recollidas no Catálogo de Prestación do Servizo Básico de Manobras e Operacións sobre o Tren.

D. CONDICIÓNS DE APLICACIÓN: As recollidas no Catálogo de Prestación do Servizo Básico de Manobras e Operacións sobre o Tren, que está dispoñible no seguinte enderezo:

https://www.adif.es/mercancias/prestaci%C3%B3n-de-servicios

E. ÁMBITO DE APLICACIÓN: Estes servizos aplícanse nas Terminais de Carga de Adif e nas instalacións de servizo relacionadas, nas que o administrador da infraestruturas preste o servizo directamente.

F. PREZOS POLA PRESTACIÓN DO SERVIZO: están recollidos no catálogo de prestación deste servizo dispoñible en:

https://www.adif.es/mercancias/prestaci%C3%B3n-de-servicios.

# SERVIZOS AUXILIARES: OFERTA DE SERVIZOS, DEFINICIÓN E DESCRICIÓN

Este apartado fai referencia aos servizos auxiliares prestados polo administrador de infraestruturas nas Instalacións de Servizo existentes nos Terminais de Cargas titularidade do administrador de infraestruturas, nas que, como explotador de servizo, define as condicións de acceso á prestación destes auxiliares.

A continuación, defínese a oferta o Adif realiza actualmente ás Empresas Ferroviarias e outros Candidatos nas Terminais de Cargas:

## SX-3 Servizo de Apertura fóra do horario de prestación

A. DESCRICIÓN: Este servizo consiste en atender as solicitudes do servizo de Apertura fóra do horario de prestación en Terminais de Cargas.

Será de aplicación para aqueles servizos prestados por Adif, segundo Catálogos publicados na súa páxina web, de acordo coas seguintes modalidades de apertura fóra do horario de prestación destes servizos:

- Ampliación do horario de prestación do servizo publicado no Catálogo de Servizos

  O cliente poderá solicitar a Adif a ampliación do horario de prestación mediante unha solicitude previa, cunha antelación mínima de 4 horas antes da finalización do horario de prestación do día útil en curso, para a súa análise e aprobación, se for posible, por Adif.

  Este modelo de apertura aplicarase exclusivamente para ampliacións de horario ata un máximo de 4 horas. Para aperturas superiores a 4 horas, solicitarase como apertura extraordinaria.

- Apertura extraordinaria en quendas non incluídas no horario de prestación publicado no Catálogo de Servizos

  O cliente poderá solicitar a apertura extraordinaria mediante unha solicitude previa, cunha antelación mínima de 24 horas, para a súa análise e aprobación, se for posible, por Adif.

  Este modelo de apertura, no caso de ser aprobada por Adif, aplicarase en todos os casos para quendas de 8 horas.

B. OPERACIÓNS ASOCIADAS: As operacións incluídas nunha Apertura Extraordinaria/Ampliación fóra do horario derívanse do servizo (ou dos servizos) específicos solicitados polo Cliente e figurarán na solicitude realizada por este.

As operacións asociadas a cada servizo aparecen nos Catálogos publicados na páxina web de Adif.

C. CONDICIÓNS DE FACTURACIÓN:

a) Establécese como unidade de facturación o prezo da operación básica de terra que figura no catálogo de servizo de manobras (publicado na web de Adif).

b) O servizo de apertura fóra do horario de prestación, en calquera das súas modalidades, facturarase separadamente á facturación dos servizos realizados durante a apertura solicitada polo cliente e aprobada por Adif.

c) Establécense 2 horas como unidade mínima de facturación para a apertura na modalidade de ampliación do horario de prestación do servizo.

d) A unidade de facturación de apertura na modalidade de apertura extraordinaria, en todos os casos, é de 8 horas.

e) Se a solicitude de apertura inclúe a prestación de varios servizos, a facturación total desta solicitude é a suma das facturacións de apertura de cada un dos servizos solicitados polo cliente.

f) Para ambas as modalidades de apertura, no caso de existiren varios Clientes con solicitudes aprobadas por Adif para o mesmo período de prestación, o prezo de apertura repartirase proporcionalmente entre o número de Clientes.

D. ÁMBITO DE APLICACIÓN: Estes servizos aplícanse nos Terminais de Carga de Adif e as súas instalacións de servizo relacionadas, nas que Adif preste o servizo directamente.

E. PREZOS POLA PRESTACIÓN DO SERVIZO: están recollidos en cada un dos Catálogos de Servizos publicados na páxina web de Adif.

### 7.3.3.3. DESCRICIÓN DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA INSTALACIÓN

#### FICHAS DESCRITIVAS DE INSTALACIÓNS DE SERVIZO

En conformidade co artigo 4 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, os explotadores de instalacións de servizo elaborarán unha descrición das instalacións de servizo e dos servizos dos que foren responsables, que deberá incluír a información que nel se cita.

Información dispoñible na aplicación PISERVI, como anexo a esta DR.

### 7.3.3.4. PREZOS

Descritos no apartado 7.3.3.2.

### 7.3.3.5. CONDICIÓNS DE ACCESO

Descritos no apartado 7.3.3.1 Y 7.3.3.2

### 7.3.3.6. ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE

Descritos no apartado 7.3.3.1 Y 7.3.3.2

## 7.3.4. INSTALACIÓNS DE FORMACIÓN DE TREN INCLUÍDAS INSTALACIÓNS PARA MANOBRAS

Son aquelas destinadas a realizar operacións e movementos do material rodante consistentes en agregar ou segregar vehículos dun tren, formar ou descompoñer un tren, clasificar os vehículos ou cortes de material ou desprazar un tren ou vehículos pola mesma vía ou dunha a outra.

Igualmente, nestas instalacións realízanse outras operacións asociadas ao tren, como o recoñecemento visual, a proba de freada, así como todo tipo de actuacións sobre o material ferroviario que permita o seu envío a outras instalacións, como talleres, portos, zonas de carga privadas, etc.

As empresas ferroviarias e os titulares de material rodante ferroviario poderán utilizar este tipo de instalacións de servizo.

Se as instalacións de seguridade e o seu equipamento técnico o permiten, os trens tamén poderán ser expedidos ou recibidos directamente desde estas vías. Esta decisión corresponderalle só ao Xestor de Tráfico do administrador de infraestruturas.

As vías de manobra figuran no catálogo da Oferta de Capacidade nas instalacións de servizo, que está dispoñible como anexo desta DR, así como o seu equipamento, que deberá ser tido en conta polo cliente, pola influencia que poida ter na planificación das súas operacións.

# 7.3.5. VÍAS DE APARTADO

O administrador de infraestruturas ferroviarias porá a disposición das empresas ferroviarias e dos titulares de material rodante aquelas vías nas instalacións de servizo determinadas para o apartado de material vinculado ao transporte de mercadorías (locomotoras, vagóns individuais ou conxuntos de vagóns), así como material para transporte de viaxeiros (locomotoras, coches de viaxeiros, material autopropulsado).

As vías de apartado son instalacións de servizo dedicadas ao apartado de material ferroviario por un tempo determinado, se o material está no ciclo produtivo, ou indefinido, se é material fóra do ciclo produtivo.

Estas instalacións dispoñen do equipamento descrito no Catálogo da Oferta de Capacidade de instalacións de servizo, que deberá ser tido en conta polo cliente, pola influencia que poida ter na planificación das súas operacións.

A inmobilización poderá deberse a unha finalidade determinada, durante o ciclo de transporte, ou por un tempo indeterminado de longa duración alleo ao ciclo de transporte propiamente dito.

A prioridade de apartado será para o material vinculado co ciclo produtivo. O administrador de infraestruturas destinará e promoverá, fóra das terminais de cargas e das estacións de viaxeiros, outras instalacións de servizo con vías de apartado especialmente adecuadas para o apartado de material rodante ferroviario de longa duración, é dicir, fóra do ciclo produtivo.

Considérase apartado de longa duración de material rodante o que vaia superar ou supere un mes e que estea fóra do ciclo de transporte.

En casos excepcionais, se existir capacidade suficiente para iso e non alterará a operativa normal do terminal de transporte de mercadorías ou da estación de transporte de viaxeiros, poderase apartar material distinto ao do ciclo produtivo tipo nestas instalacións de servizo, previa autorización expresa do administrador de infraestruturas.

Queda expresamente prohibido o apartado baixo catenaria daqueles vagóns que, estando fóra do ciclo de transporte, dispoñan de escaleira de acceso ás partes altas do mesmo, salvo que o cliente realice a avaliación de risco eléctrico e adopte as medidas necesarias.

No caso do transporte de mercadorías perigosas, quer en material rodante ferroviario especializado, quer en vagóns ou contedores, só poderá apartar dito material se está baleiro sen restos de mercadoría, limpo e desgasificado, de acordo co establecido nas disposicións enmarcadas no RID.

Se as instalacións de seguridade e o seu equipamento técnico o permiten, os trens tamén poderán ser expedidos ou recibidos directamente desde estas vías. Esta decisión corresponderalle só ao Xestor de Tráfico do administrador de infraestruturas.

As empresas ferroviarias e os titulares de material rodante ferroviario poderán utilizar este tipo de instalacións de servizo.

As vías de apartado figuran no catálogo da Oferta de Capacidade nas instalacións de servizo, que está dispoñible como anexo desta DR, así como o seu equipamento, que deberá ser tido en conta polo cliente, pola influencia que poida ter na planificación das súas operacións.

# 7.3.6. INSTALACIÓNS DE MANTEMENTO DE MATERIAL RODANTE

A relación de Centros de Mantemento de material rodante, estean conectados ou non á RFIG, pódese consultar na aplicación PISERVI, dispoñible na web do administrador de infraestruturas como anexo a esta DR.

As condicións para a prestación dos servizos nelas serán postas a disposición do interesado por parte do explotador da instalación. Para cada un dos centros ofrécense, entre outros, os seguintes datos:

- Comunidade autónoma e provincia onde está a instalación
- Nome
- Explotador da instalación
- Tipo de instalación

# 7.3.7. OUTRAS INSTALACIÓNS TÉCNICAS (INSTALACIÓNS DE MANTEMENTO, LIMPEZA E LAVADO, ETC.)

Ademais das citadas instalacións, existen outras instalacións técnicas nas que se poden prestar diferentes servizos, que se describen seguidamente, con especificación do uso ao que están destinados e a súa localización.

### Instalacións para Mantemento lixeiro de Vehículos Ferroviarios

Son instalacións de servizos, que poden dispor ou non de fosos, destinadas á realización de intervencións de mantemento de vehículos ferroviarios de transporte que non precisan instalacións específicas de mantemento pesado.

Estas instalacións dispoñen do equipamento descritos no Catálogo da Ofertas de Capacidade de Instalacións de servizo para facilitar estas operacións, como poden ser a iluminación, fosos, puntos de subministración, ..., que deberán ser tidos en conta polo cliente na planificación das súas operacións.

Calquera outro equipamento non descrito, e necesario para realizar estas operacións, deberá ser facilitado polo cliente, previa autorización do titular da instalación. As vías designadas para o efecto polo administrador de infraestruturas ferroviarias nos terminais de carga, estacións de viaxeiros e demais estacións, serán destinadas prioritariamente ao material de transporte vinculado á actividade principal e teñen como obxectivo evitar o desprazamento do material a outros puntos de intervención.

As empresas ferroviarias e os titulares de material rodante ferroviario poderán utilizar este tipo de instalacións de servizo. As vías de mantemento lixeiro de vehículos ferroviarios, así como as actividades que se poden realizar nelas, figuran no catálogo de Oferta de Capacidade nas instalacións de servizo, que está dispoñible na web do administrador de infraestruturas ferroviarias como documento anexo desta DR.

### Instalacións Auxiliares

Son instalacións técnicas vinculadas ao material rodante, nas que se poden verificar algunha das seguintes tarefas: identificar danos en rodas, caixas quentes, sobrepeso, control de gálibo, estiba de carga, etc. Están orientadas á seguridade na circulación e dispoñen das tecnoloxías adecuadas para cumprir a súa misión

Existe un conxunto de básculas distribuídas ao longo da RFIG que teñen como misión identificar o exceso de peso nos vagóns, e evitar descarrilamentos e sobre esforzos na infraestrutura. En concreto, existen 30 básculas dinámicas con funcionamento automático, todas elas equipadas con telemando, pode consultarse a súa localización nos mapas, documento anexo a esta DR. O administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Subdirección de Sistemas e Medios Operacionais da Dirección Xeral de Circulación e Xestión de Capacidade, mantén o parque de básculas e os vagóns contraste segundo a normativa vixente.

## 7.3.8. INSTALACIÓNS PORTUARIAS E MARÍTIMAS

As EE.FF. terán dereito a acceder ás infraestruturas ferroviarias existentes no ámbito dos Portos Marítimos ou Fluviais, nas condicións establecidas para o efecto pola Autoridade Portuaria correspondente.

A prestación de servizos básicos, complementarios e auxiliares nas instalacións de servizos situadas nos portos de interese xeral axustarase ao disposto na lexislación portuaria.

Para máis información, consultar os Mapas e as Fichas Descritivas das instalacións de servizo incluídas na aplicación PISERVI, que están dispoñibles na web do administrador de infraestruturas como anexo desta DR.

## 7.3.9. INSTALACIÓNS SOCORRO

Son o conxunto de sistemas que están dispoñibles nas instalacións do administrador de infraestruturas destinadas da favorecer a evacuación, a autoprotección das persoas e a intervención dos servizos de rescate, en situacións de emerxencia.

Para obtener información adicional consultar con:

**Dirección de Seguridad y Autoprotección**

*Estación Madrid-Chamartín -Clara Campoamor*
*Calle Agustín de Foxá, 48- Edificio Comercial*
*28036-Madrid*

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

# 7.3.10. INSTALACIONES DE ABASTECEMENTO DE COMBUSTIBLE

Son aquelas instalacións dotadas dos medios técnicos adecuados para dispensar gasóleo para tracción aos vehículos ferroviarios coas medidas de seguridade adecuadas.

As empresas ferroviarias poden subministrarse combustible a través de:

- Rede de puntos fixos de abastecemento de combustible, xestionada directamente por Adif, que se recolle nos mapas, no documento anexo desta DR. Nestas instalacións subministraranse por orde de acceso ao punto de subministración.
- Puntos móbiles de subministración, previa solicitude á Subdirección de Xestión de Combustibles. Nestas instalacións e só no caso dos subministradores de gasóleo diferentes de Adif (autoabastecemento), as empresas ferroviarias deberán informar ao titular da instalación coa suficiente antelación e adaptarse sempre ás condicións de uso da instalación.

Naqueles casos nos que existan comunicacións de clientes con faixas horarias coincidentes, terán preferencia as que se realizasen primeiro, sempre que estea na instalación o medio de subministración que o vai realizar.

A asignación de capacidade na instalación estará implícita na prestación do servizo de subministración de combustible, con independencia de que se trate de punto fixo ou móbil, e non require solicitude de capacidade. A devindicación do canon por Modalidade D por uso prodúcese cando se subministra o combustible.

Poderán acondicionarse determinadas vías nas terminais de transporte de cargas, dotándoas dos medios técnicos, de seguridade e ambientais axeitados para a dispensación de gasóleo para tracción.

As vías de abastecemento e o seu equipamento figuran no catálogo de Oferta de Capacidade nas instalacións de servizo, que está dispoñible como anexo desta DR.

Para obter información adicional ver www.adif.es ou consultar con:

**Subdirección de Promoción del Transporte de Mercancías**

*C/ Agustín de Foxá, 46 - Edificio Comercial 3ª planta.*
*Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor- 28036 Madrid*

# 7.3.11. OUTRAS INSTALACIÓNS FERROVIARIAS CONECTADAS Á RFIG (PORTOS E CARGADOIROS)

## Portos de Interese Xeral con Convenio de Conexión á RFIG

As infraestruturas ferroviarias e terminais ferroviarios de mercadorías de titularidade dunha autoridade portuaria que en cada momento existan nas zonas de servizos dos portos de interese xeral e estean conectadas coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral, formarán parte desta e incorporaranse ao Catálogo de infraestruturas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

A conexión das infraestruturas ferroviarias e terminais de carga ás que fai referencia o apartado anterior co resto da Rede Ferroviaria de Interese Xeral recollerase na declaración sobre a rede e regularase mediante convenio. O citado convenio será celebrado conxuntamente pola autoridade portuaria correspondente, o correspondente administrador xeral de infraestruturas ferroviarias e Portos do Estado, para cada porto de interese xeral, previa autorización do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e nel estableceranse as obrigas e dereitos. de cada unha das partes, de acordo cos seguintes principios:

a) O administrador xeral de infraestrutura e a Autoridade Portuaria establecerán, de acordo coas directrices que estableza o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, as normas para a conexión física e funcional das infraestruturas ferroviarias e terminais ferroviarias de mercadorías administradas por cada entidade. Para estes fin, no convenio definiranse as liñas de conexión do porto co resto da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

b) As autoridades portuarias establecerán, respecto dos portos de interese xeral e previo informe favorable de Portos do Estado, as normas para o deseño e explotación da rede ferroviaria existente en cada porto, sempre que non perturbe o bo funcionamento da resto da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

No convenio recolleranse os aspectos operativos da rede e as normas que o administrador de infraestruturas ferroviarias deberá respectar para a adxudicación da capacidade das infraestruturas ferroviarias e das terminais de carga existentes no ámbito dos portos de interese xeral.

Actualmente 21 Portos teñen conexión coa RFIG, ver Mapas e aplicación PISERVI, en documento anexo a esta DR.

## Infraestruturas Ferroviarias de Titularidade Privada (Cargadeiros)

Son infraestruturas de titularidade privada as pertencentes a particulares, individual ou colectivamente

Para o establecemento ou a explotación dunha infraestrutura ferroviaria de titularidade privada, o solicitante deberá presentar un proxecto de establecemento ou de explotación da liña que incluirá, como mínimo, unha memoria explicativa dos fins perseguidos mediante o establecemento ou a explotación da infraestrutura, cos seus planos xerais e parciais, así como os correspondentes orzamentos, as actividades que se vaian prestar sobre aquela, a descrición das obras e as circunstancias técnicas de realización das mesmas, que deberán axustarse ás normas que, en materia de seguridade e interoperabilidade, se establezan regulamentariamente polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Sobre a citada infraestrutura ferroviaria de titularidade privada, poderase realizar o transporte ferroviario, exclusivamente, por conta propia, como complemento doutras actividades principais realizadas polo seu titular.

A conexión das infraestruturas ferroviarias de titularidade privada non pertencentes á Rede Ferroviaria de Interese Xeral, especialmente das zonas de carga, coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral, só poderá realizarse cando así o autorice expresamente o administrador de infraestruturas. O titular da infraestrutura ferroviaria de titularidade privada facilitará a conexión nos termos determinados na autorización.

Unha zona de carga defínese como aquela infraestrutura ferroviaria de titularidade pública ou privada, consistente nunha instalación de vías para a carga, descarga e estacionamento de vagóns con enlace a unha liña a través de unha ou máis agullas de plena vía, que serva para complementar a RFIG titularidade do administrador de infraestruturas, incluídos nos mesmos aquelas dependencias dedicadas á construción, reparación ou mantemento de material ferroviario, tales como coches, vagóns, locomotoras ou maquinaria de vía de titularidade privada.

No Artigo 52 do Regulamento do Sector Ferroviario recóllense as condicións nas que se realizará a conexión das infraestruturas ferroviarias de titularidade privada coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral e o réxime de construción e explotación dos elementos de titularidade privada que complementen as infraestruturas ferroviarias de titularidade do Estado.

Desde o 1 de xaneiro de 2005, autorizáronse á RFIG 61 conexións de infraestruturas ferroviarias de titularidade privada xestionadas polo administrador de infraestruturas. A día 31 de xullo de 2023, hai 160 derivacións particulares en explotación comercial en liñas convencionais (13 privadas de uso público) e 6 en liñas de largo métrico.

As Fichas Descritivas das Instalacións de Servizo están dispoñibles na aplicación PISERVI, anexa a esta Declaración sobre a Rede, especificando se están situados en liña de largo convencional ou en liña de largo métrico, e están clasificados en función do seu uso, en:

* Cargadeiros privados de uso público.
* Cargadeiros privados.

Para máis información, póñase en contacto coa Dirección de Explotación Comercial (Directorio de Adif apartado 1.6).

# 7.3.12. CAMBIADORES DE LARGO E EIXES

Na Rede titularidade do administrador de infraestruturas existen actualmente dous largos de vía interoperables entre si: Largo Estándar (1.435 mm) e Largo Ibérico (1.668 mm). Para facilitar as conexións internas entre ambos os largos, así como con outras redes europeas, creáronse instalacións automáticas denominadas Cambiadores de Largo de Vía. Noutras instalacións tradicionais permítese a transición física de largo mediante o cambio de eixes ou de bogies, ou ben o transbordo físico da mercadoría. Igualmente, existen instalacións de transbordo de contedores e mercadorías nos puntos fronteirizos de Irún e de Portbou. A súa localización está recollida nos mapas, no documento anexo desta DR.

As EE.FF. terán dereito a utilizar os Cambiadores de Largo de Vía xestionados polo administrador de infraestruturas ferroviarias, na medida en que o seu material rodante estea adaptado ás súas características técnicas. O administrador de infraestruturas ferroviarias garante en todo momento a prestación deste servizo asociado á adxudicación de sucos para circular polas liñas da RFIG.

As operacións técnicas do material, acoplamento das locomotoras, probas de freo, desconxelación de rodais, dirección das manobras ou operacións de cambio de largo de vía, así como a responsabilidade das mesmas, corresponden ás EE.FF.

As EE.FF. dedicadas ao transporte de mercadorías poderán solicitar a TRANSFESA a utilización dos cambiadores de eixes situados nas fronteiras de Hendaya e Cerbère, nas condicións que a citada empresa determine.

### Cambiadores de Largo

Son instalacións nas que se realiza a modificación necesaria dun vehículo ferroviario para adaptalo a un largo de vía diferente. Existen dous sistemas:

* De tecnoloxía TALGO.
* De tecnoloxía CAF.

Ademais, algunhas destas instalacións permiten o cambio de largo de trens de ambas as tecnoloxías. A tecnoloxía de cambio de largo de trens de rodadura desprazable permite ás circulacións ferroviarias a transición entre diferentes redes, nun tempo reducido e sen molestias para os viaxeiros, e é un elemento clave para a extensión progresiva dos beneficios da alta velocidade.

Para obter información adicional consultar con:

**Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad**

*Dirección General de Conservación y Mantenimiento.*
*Calle Titán 4-6 4ª Planta. 28045 Madrid*

Nos mapas, documento anexo a esta DR, están representadas as instalacións de cambio de largo de vía xunto coa información do tipo de largo de vía de cada liña, e na aplicación PISERVI inclúese información específica destas Instalacións.

Seguidamente, indícanse todos os Cambiadores de largo especificando a súa localización:

| PROVINCIA | TECNOLOXÍA | TIPO | CAMBIADOR |
|---|---|---|---|
| CÓRDOBA | TALGO CAF | Dual vertical | Alcolea de Córdoba |
| MÁLAGA | TALGO CAF | 2 Cambiadores duales verticales | Antequera, por Antequera Sta. Ana |
| SEVILLA | TALGO CAF | 2 Cambiadores sencillos | Majarabique por Sevilla Sta. Justa |
| ALBACETE | TALGO CAF | Dual horizontal | Albacete |
| VALENCIA | TALGO CAF | Dual vertical | Valencia |
| ZARAGOZA | TALGO CAF | Dual vertical | Zaragoza – Delicias por Zaragoza |
| | TALGO CAF | Dual vertical | Plasencia de Jalón |
| TARRAGONA | TALGO CAF | 2 Cambiadores duales verticales | La Boella |
| LEÓN | TALGO CAF | Tcrs3 | Vilecha por León |
| | TALGO CAF | Tcrs3 | León Clasificación por León |
| PALENCIA | TALGO CAF | Dual horizontal | Villamuriel por Palencia |
| VALLADOLID | CAF | Sencillo | Medina del Campo por Medina del Campo AV |
| | TALGO CAF | Dual horizontal | Valdestillas por Valladolid Campo Grande |
| BURGOS | TALGO CAF | Tcrs3 | Burgos Rosa Manzano |
| OURENSE | TALGO CAF | Dual horizontal | Taboadela |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

### Cambiadores de Eixes e Bogies

Son instalacións de cambio de bogies ou de eixes dos vagón (actualmente, só para tráfico de mercadorías) mediante un sistema de levantamento do vagón e a substitución da rodadura por outra do ancho correspondente. Na actualidade, a xestión das instalacións de cambio de eixes nas fronteiras sitúase nas terminais de cargas situadas en Hendaya e Cerbère (Francia) e está a ser prestada pola empresa TRANSFESA. No Mapa 6, no documento anexo desta DR, están representados os cambiadores de eixes e bogies, Hendaya e Cerbère e na aplicación PISERVI inclúese a información específica destas Instalacións.

### Cambiador de Eixes España/Francia

Hendaya (Transfesa) por Irún/Francia

Cambiador de Cerbère (Transfesa)

## 7.3.13. TERMINAIS DE CARGA INTERMODAL

Son instalacións de servizo destinadas á carga e descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) sobre e desde vagóns (intercambio modal) ou entre vagóns (transbordo). Considéranse UTI os contedores, as caixas móbiles e os semirremolques que viaxen sobre un vagón plataforma.

Poderán utilizar este tipo de instalacións de servizos as empresas ferroviarias, os cargadores de trens, operadores de transporte combinado e os axentes de transporte. Para máis información consultar a aplicación PISERVI.

## 7.3.14. TERMINAIS DE CARGA DE MERCADORÍA XERAL (PUNTOS DE CARGA)

Son aquelas instalacións destinadas á carga e descarga de mercadorías que están formadas xeralmente pola vía e unha superficie (praia) operativa paralela á mesma e cun largo máximo de 8 metros desde o carril máis próximo. Estas operacións poderán realizarse lateralmente, polos extremos da composición ou por gravidade.



As instalacións de servizos das terminais intermodais de transporte de cargas que estean explotadas directamente por Adif ou por outros explotadores e que presten o servizo de carga e descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI), sobre e desde vagón, non terán a consideración de puntos de carga.

Estas instalacións dispoñen do equipamento descrito no Catálogo da Oferta de Capacidade de instalacións de servizo e na aplicación PISERVI para facilitar as operacións de carga e descarga, como son a iluminas, as ramplas e peiraos de carga, fosos de descarga, que deberán ser tidos en conta polo cliente, pola influencia que poida ter na planificación das súas operacións.

Calquera outro equipamento non descrito, e necesario para realizar estas operacións, deberá ser facilitado polo cliente, previa autorización do titular da instalación.

Non obstante, se para a prestación do servizo do transporte ferroviario o cliente precisar, ademais da utilización deste tipo de instalación de servizo, outros espazos (campos, praias de almacenamento, almacéns...) ou medios (guindastres, carretillas elevadoras, ramplas móbiles) que o titular da instalación poida ofrecer, estes estarán regulados polo correspondente contrato de arrendamento.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

Cando un cliente, actuando como provedor de transporte, teña asignada a capacidade dun punto de carga como orixe ou destino para un tráfico e o cargador cambie de provedor de transporte, o cliente que ata ese momento tivese a capacidade asignada terá a obriga, salvo causa debidamente xustificada, de deixar libre a instalación para permitir a asignación de capacidade ao novo provedor de transporte. No caso de que en 5 días desde o requirimento do GIS non se abandonase a instalación, o GIS revogará a súa capacidade e outorgaraa a favor do novo solicitante.

# 7.3.15. MODELOS PARA A SOLICITUDE DOS SERVIZOS E ANEXOS

Os modelos para solicitar os Servizos Básicos e Auxiliares están dispoñibles no **Anexo C.**

## ANEXO 1

### ESTACIÓNS CON SERVIZO PERMANENTE DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA

| ESTACIÓN | PUNTO DE ENCONTRO | ACCESIBILIDAD DA ESTACIÓN | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PLAZA DE APARCAMENTO | VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL | ENTRE PLATAFORMAS | ASEOS | CADEIRA DE RODAS |
| A CORUÑA | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| ALCÁZAR DE SAN JUAN | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| ALGECIRAS | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| ALMERÍA INTERMODAL | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | | ● | ● |
| ÁVILA | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| BADAJOZ | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |

**NOTAS:**
Estacións con prestación de asistencia permanente ata 30 minutos antes da saída do tren.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| ESTACIÓN | PUNTO DE ENCONTRO | ACCESIBILIDAD DA ESTACIÓN | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PLAZA DE APARCAMENTO | VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL | ENTRE PLATAFORMAS | ASEOS | CADEIRA DE RODAS |
| BILBAO - ABANDO INDALECIO PRIETO | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| BURGOS ROSA MANZANO | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| CÁDIZ | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| CARTAGENA | Centro Asistencia PMR ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| GIJÓN | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| HUELVA | Vestíbulo | ● | ● | | ● | ● |
| HUESCA | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| IRÚN | Centro Asistencia PMR ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| JAÉN | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| JEREZ DE LA FRONTERA | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| LINARES BAEZA | Vestíbulo | ● | ● | | ● | ● |
| LOGROÑO | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| LUGO | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| MADRID ATOCHA CERCANÍAS | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| MADRID PRÍNCIPE PÍO | Venda de Billetes RENFE-OPERADORA | | ● | ● | ● | ● |
| MÉRIDA | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| MIRANDA DE EBRO | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| MONFORTE DE LEMOS | Vestíbulo | ● | ● | | ● | ● |

**NOTAS:**
Estacións con prestación de asistencia permanente ata 30 minutos antes da saída do tren.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| ESTACIÓN | PUNTO DE ENCONTRO | ACCESIBILIDAD DA ESTACIÓN | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PLAZA DE APARCAMENTO | VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL | ENTRE PLATAFORMAS | ASEOS | CADEIRA DE RODAS |
| ORIHUELA MIGUEL HERNÁNDEZ | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| OVIEDO | Vestíbulo | ● | ● | ● | ● | ● |
| PAMPLONA | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | | ● | ● |
| SALAMANCA | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| SAN FERNANDO - BAHÍA SUR | Venda de Billetes RENFE-OPERADORA | ● | ● | ● | ● | ● |
| SANTANDER | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| TARRAGONA | Centro Asistencia PMR ADIF | ● | ● | | ● | ● |
| TERUEL | Centro Asistencia PMR ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| VALENCIA ESTACIÓ DEL NORD | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |
| VITORIA / GASTEIZ | Atención ao Cliente ADIF | ● | ● | ● | ● | ● |

**NOTAS:**
Estacións con prestación de asistencia permanente ata 30 minutos antes da saída do tren.

# ANEXO 2

## ESTACIÓNS CON SERVIZO DE ASISTENCIA PUNTUAL A PERSOAS CON DISCAPACIDADE E/OU MOBILIDADE REDUCIDA

| ESTACIÓN | PUNTO DE ENCONTRO | ACCESIBILIDAD DA ESTACIÓN | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PLAZA DE APARCAMENTO | VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL | ENTRE PLATAFORMAS | ASEOS | CADEIRA DE RODAS |
| ALMANSA | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| ARÉVALO | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| ASTORGA | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| BALSICAS - MAR MENOR | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| BARCELONA FRANÇA | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| BENICARLÓ–PENÍSCOLA | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| BENICASSIM | VESTÍBULO | • | • | • | | • |
| BOBADILLA | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| BRIVIESCA | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| CALAHORRA | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| CALLOSA DE SEGURA-COX | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| CAMPUS UNIVERSITARIO DE RABANALES | | | | • | • | |
| CASTEJÓN DE EBRO | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| CORTES DE NAVARRA | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| CULLERA | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| DAIMIEL | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| ELDA–PETRER | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| ESPELUY | VESTÍBULO | • | • | | • | • |

| ESTACIÓN | PUNTO DE ENCONTRO | ACCESIBILIDAD DA ESTACIÓN | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PLAZA DE APARCAMENTO | VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL | ENTRE PLATAFORMAS | ASEOS | CADEIRA DE RODAS |
| FERROL | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| FIGUERES | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| FLAÇÁ | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| GANDÍA | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| L'ALDEA AMPOSTA | VESTÍBULO | • | • | • | | • |
| LA PALMA DEL CONDADO | VESTÍBULO | | • | | • | • |
| LEBRIJA | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| MANZANARES | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| MATAPORQUERA | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| MEDINA DEL CAMPO | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| MIERES PUENTE | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |
| MONTIJO | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| NAVALMORAL DE LA MATA | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| O BARCO DE VALDEORRAS | VESTÍBULO | | • | • | • | • |
| OROPESA DE TOLEDO | VESTÍBULO | • | • | | • | • |
| PEÑARANDA DE BRACAMONTE | VESTÍBULO | | • | | • | • |
| PLASENCIA | VESTÍBULO | • | • | • | • | • |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

| ESTACIÓN | PUNTO DE ENCONTRO | ACCESIBILIDAD DA ESTACIÓN | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PLAZA DE APARCAMENTO | VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL | ENTRE PLATAFORMAS | ASEOS | CADEIRA DE RODAS |
| PONFERRADA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| PORT AVENTURA | VESTÍBULO | | | ● | | ● |
| PORTBOU | VESTÍBULO | | ● | | ● | ● |
| PUERTO DE SANTA MARÍA | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| REDONDELA AV | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| REUS | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| RONDA | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| SAGUNTO | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| SAHAGÚN | VESTÍBULO | ● | ● | | | ● |
| SARRIA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| SOCUÉLLAMOS | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| SORIA | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| TAFALLA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| TALAVERA DE LA REINA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| TORREDEMBARRA | VESTÍBULO | | ● | | | ● |
| TORRELAVEGA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| TORTOSA | VESTÍBULO | | ● | ● | ● | ● |
| TUDELA DE NAVARRA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |

| ESTACIÓN | PUNTO DE ENCONTRO | ACCESIBILIDAD DA ESTACIÓN | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PLAZA DE APARCAMENTO | VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL | ENTRE PLATAFORMAS | ASEOS | CADEIRA DE RODAS |
| VALDEPEÑAS | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| VEGUELLINA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | |
| VIGO GUIXAR | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| VILLACAÑAS | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| VILLALBA DE GUADARRAMA | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| VILLANUEVA DE LA SERENA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| VILLARROBLEDO | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| VILLASEQUILLA | VESTÍBULO | ● | ● | | | ● |
| VILLENA | VESTÍBULO | ● | ● | | ● | ● |
| VINARÒS | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| XÀTIVA | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| ZAMORA | VESTÍBULO | ● | ● | ● | ● | ● |
| ZUMÁRRAGA | VESTÍBULO | | ● | ● | ● | ● |

**NOTAS:**
Estacións con prestación de asistencia puntual, nas que é necesario solicitar a asistencia cunha antelación mínima de 12 horas.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 28/02/2024)

adif

# 8 ANEXOS


A_ Horario de Servizo

B_ Catálogos de Sucos Internacionais

C_ Modelos de Solicitude

D_ Documentación de Referencia

E_ Glosario

F_ Catálogo de Eixes e Liñas da RFIG

G_ Capacidade Media das Principais Liñas

H_ Clasificación de Liñas por Tipos

I_ Modelos Contractuais

J_ Resolución de Conflictos

K_ Intercambio de Información


ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

# Anexo A

## Horario de Servizo 2024/2025 y 2025/2026

- O domingo 15 de decembro de 2024 comeza o novo Horario de Servizo do ano 2025, que rematará o 13 de decembro de 2025.
- O domingo 14 de decembro de 2025 comeza o novo Horario de Servizo do ano 2026, que rematará o 12 de decembro de 2026.
- O Programa de Servizo marca os prazos efectivos que se deben cumprir durante os procedementos de Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura segundo a LSF e Orde FOM 897/2005, descritos no Capítulo 4 da presente DR.

# 2025

### XANEIRO

| L | M | MC | X | 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 | | |

### FEBREIRO

| L | M | MC | X | 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 | | |

### MARZO

| L | M | MC | X | 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 | | | | | | |

### ABRIL

| L | M | MC | X | 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 | | | | |

### MAIO

| L | M | MC | X | 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 | |

### XUÑO

| L | M | MC | X | V | S | D |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 3 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | | | | | | |

### XULLO

| L | M | MC | X | 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 | | | |

### AGOSTO

| L | M | MC | X | V | S | D |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 3 | 4 | 5 | 6 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

### SETEMBRO

| L | M | MC | X | 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 | | | | | |

### OUTUBRO

| L | M | MC | X | 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 | | |

### NOVEMBRO

| L | M | MC | X | 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 |

### DECEMBRO

| L | M | MC | X | V | D | 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 | | | | | |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

# 2026

## XANEIRO

| L | M | MC | X | 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 | |

## FEBREIRO

| L | M | MC | X | 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 | |

## MARZO

| L | M | MC | X | 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 | | | | | |

## ABRIL

| L | M | MC | X | 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 | | | |

## MAIO

| L | M | MC | X | 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 |

## XUÑO

| L | M | DCT | X | 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 | | | | | |

## XULLO

| L | M | MC | X | 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 | | |

## AGOSTO

| L | M | MC | X | 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 | | | | | | |

## SETEMBRO

| L | M | MC | X | 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 | | | | |

## OUTUBRO

| L | M | MC | X | 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 | |

## NOVEMBRO

| L | M | MC | X | 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 | | | | | |

## DECEMBRO

| L | M | MC | X | 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 |
| 29 | 30 | | | | | |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

## Principais Fitos:

| Horario de Servizo 2025-2026 | |
|---|---|
| 14-dec-25 | Inicio Horario de Servizo 2025/2026 |
| 14/04/25 | Límite para solicitudes Internacionais |
| 14/06/25 | Límite para solicitudes Nacionais |
| 07/07/25 | Asignación provisional de capacidade internacional |
| 08/08/25 | Fin do periodo de alegacións internacional |
| 14/08/25 | Asignación provisional de capacidade nacional |
| 25/08/25 | Asignación definitiva de capacidade internacional |
| 15/09/25 | Fin do periodo de alegacións nacional |
| 14/10/25 | Asignación definitiva de capacidade nacional |
| 29/10/25 | Comunicación do anuncio de trens |

| Calendario Axuste Concertado | | |
|---|---|---|
| 2025 | | 2026 |
| 08-xuñ-25 | Axuste concertado | 14-xuñ-26 |
| 08/02/25 | Solicitudes | 14/02/26 |
| 08/03/25 | Asignación provisional de capacidade | 14/03/26 |
| 23/03/25 | Fin do periodo de Alegacións | 29/03/26 |
| 08/04/25 | Asignación definitiva de capacidade | 14/04/26 |
| 08/05/25 | Comunicación do anuncio de trens | 14/05/26 |

| Axustes Mensuais | |
|---|---|
| 2025 | 2026 |
| 02/02/25 | 01/02/26 |
| 02/03/25 | 01/03/26 |
| 06/04/25 | 05/04/26 |
| 04/05/25 | 03/05/26 |
| 03/08/25 | 02/08/26 |
| 07/09/25 | 06/09/26 |
| 05/10/25 | 04/10/26 |
| 02/11/25 | 01/11/26 |

**Nota:** *Poderanse designar outras datas para Axustes Concertados cando entren en funcionamento novas infraestruturas. Estas datas serán comunicadas coa antelación oportuna.*

*As datas internacionais están aliñadas co calendario de RNE.*

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

# Anexo B

## Catálogo de Surcos Internacionais 2025/2026

### SUCOS DO CORREDOR: HENDAYA-IRÚN-MADRID-ALGECIRAS/ FUENTES DE OÑORO-VILAR FORMOSO (CORREDOR ATLÁNTICO).

| Nº de Suco | Madrid - Abroñigal | Grisén | Irún | Conexións | Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo |
|---|---|---|---|---|---|
| 40166/7 (1) | 23:05 | 04:45 | 10:05 | Forbach/ Ludwigshafen | 1130tn 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Irún** | **Grisén** | **M. Abroñigal** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40908/9 (1) | Forbach/ Ludwigshafen | 13:03 | 18:08 | 23:48 | 1080tn 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Algeciras** | **Madrid - Abroñigal** | **Irún** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40197/6 (1) | 17:04 | 09:30 | 20:40 | Tourcoing/ Amberes | 1060t, 450m, Loc 335/253<br>1130t, 450m, Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Hendaya** | **Ciempozuelos** | **Algeciras** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40612/1 | Einsiedlerhof | 18:37 | 06:35 | 08:40 (+1) | 1080t, 450m, Loc 253<br>1080t, 450m, Loc 335/253 |
| **Nº de Suco** | **Vicálvaro Cl.** | **Miranda de Ebro** | **Hendaya** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40161/0 | 00:16 | 07:33 | 10:33 | Tourcoing/ Amberes | 1080t 450m Loc 253 |

| Nº de Suco | Conexións | Irún | Grisén | Madrid - Abroñigal | Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo |
|---|---|---|---|---|---|
| 40194/5 (1) | Tourcoing/ Amberes | 09:20 | 14:38 | 19:31 | 1080t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Villafría** | **-** | **Hendaya** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40661/0 | 12:26 | | 17:04 | Hendaya / Lyon Sibelin | 1080t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Hendaya** | **-** | **Villafría** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40668/9 | Lyon Sibelin / Hendaya | 19:00 | | 23:25 | 1080t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Zaragoza (Grisén)** | **Pamplona** | **Hendaya** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40831/0 | 15:09 | 17:29 | 20:34 | Mannheim | 1080t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Hendaya** | **Altsasu** | **Zaragoza (CIM)** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40950/1 | Tourcoing/ Amberes | 11:07 | 13:30 | 17:50 | 1080tn 450m Loc 253 |

**(1)** Sucos que circulan parcialmente polo corredor Mediterráneo entre Madrid e Grisén.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

| Nº de Suco | Pamplona | Altsasu | Hendaya | Conexións | Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo |
|---|---|---|---|---|---|
| 40961/0 | 12:45 | 13:34 | 15:32 | Forbach / Mannheim | 1080t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Hendaya** | **Grisén** | **Ciempozuelos** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40614/3 | Einsiedlerhof | 21:57 | 22:01 | 08:39 | 1080t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Bilbao** | **Miranda de Ebro** | **Hendaya** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40662/3 | 14:00 | 16:45 | 20:09 | Hendaya / Saarbrucken | 1240t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Hendaya** | **Miranda de Ebro** | **Bilbao** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40610/1 | Hendaya / Saarbrucken | 16:01 | 19:35 | 22:25 | 1080t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Vilar Formoso** | **Medina del Campo** | **Hendaya** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40962/3 | 01:30 | 05:35 | 12:58 | Lisboa, Leixoes, Hendaya | 1200t, 450m, Loc 335<br>1200t, 450m, Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Hendaya** | **Medina del Campo** | **Vilar Formoso** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40814/5 | Lisboa, Leixoes, Hendaya | 05:15 | 12:17 | 15:29 | 1080t, 450m, Loc 253<br>1080t, 450m, Loc 335 |
| **Nº de Suco** | **Salamanca** | **-** | **Vilar Formoso** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40841/0 | 09:21 | - | 11:40 | Entroncamento | 1970t 406m Loc333 (DT) |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Vilar Formoso** | **-** | **Salamanca** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40844/5 | Entroncamento | 12:31 | - | 14:26 | 500t 406m Loc 333 |
| **Nº de Suco** | **Vilar Formoso** | **Medina del Campo** | **Madrid - Abroñigal** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40206/7 | 02:35 | 06:49 | 11:49 | Entroncamento / Lisboa | 1060t 480m Loc333 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Madrid - Abroñigal** | **Medina del Campo** | **Vilar Formoso** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40023/2 | Entroncamento / Lisboa | 16:40 | 22:15 | 01:37 | 1060t 480m Loc 333 |

## SUCOS DO CORREDOR: BADAJOZ-MÉRIDA (CORREDOR ATLÁNTICO).

| Nº de Suco | Mérida | Badajoz | KM. 517,6 (Fronteira) | Conexións | Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo |
|---|---|---|---|---|---|
| 40816 | 05:07 | 06:10 | 06:17 | Entroncamento / La Salud | 1140t 450m Loc 335 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **KM. 517,6 (Fronteira)** | **Badajoz** | **Mérida** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40819 | Entroncamento / La Salud | 01:38 | 2:40 | 03:33 | 1140t 400m Loc335 |

## SUCOS DO CORREDOR: CERBERE-PORTBOU-BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR MEDITERRÁNEO).

| Nº de Suco | Granollers | - | Portbou | Conexións | Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo |
|---|---|---|---|---|---|
| 40105 | 21:40 | - | 23:47 | Metz y Amberes | 960t 500m Loc 253 |
| 40893 | 20:23 | - | 22:46 | Lyon y Forbach | 960t 500m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Portbou** | **-** | **Granollers** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40890 | Lyon y Forbach | 03:10 | - | 05:39 | 960t 500m Loc 253 |
| 40112 | Metz y Amberes | 04:15 | - | 06:20 | 960t 500m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Constantí** | **-** | **Portbou** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40117/6 | 19:45 | - | 00:40 | Lyon y Forbach | 960t 450m Loc 253 |
| 40553/2 | 18:30 | - | 23:27 | Metz y Amberes | 960t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Portbou** | **-** | **Constantí** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40110/1 | Metz y Amberes | 04:00 | - | 08:55 | 960t 450m Loc 253 |
| 40258/9 | Lyon y Forbach | 01:15 | - | 06:45 | 960 t 450 m Loc 253 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

| Nº de Suco | Grisén | Tarragona | Cerbère | Conexións | Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo |
|---|---|---|---|---|---|
| 40882/3 | 19:10 | 01:36 | 06:53 | Lyon y Forbach | 960t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Cerbère** | **Tarragona** | **Grisén** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40586/7 | Lyon y Forbach | 00:46 | 04:31 | 09:08 | 960t 450m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Algeciras** | **Vicálvaro Cl.** | **Cerbère** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40152/3 (2) | 17:04 | 12:30 | 03:56 | Lyon y Modane | 1060t, 450m, Loc 335/253<br>960 t 500 m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Cerbère** | **Vicálvaro Cl.** | **Algeciras** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40512/3 (2) | Lyon y Modane | 22:55 | 12:31 | 08:40 | 1080t, 450m, Loc 253<br>1080t, 450m, Loc 253/335 |
| **Nº de Suco** | **Almería** | **Vicálvaro Cl.** | **Cerbère** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40459 (2) +40152/3 | 19:30 | 11:45 | 03:55 | Lyon y Modane | 750t, 430m, Loc 335<br>960t, 450m, Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Cerbère** | **Vicálvaro Cl.** | **Almería** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 50512/3 + 40546 (2) | Lyon y Modane | 22:54 | 12:33 | 10:40 | 1080 t, 450 m, Loc 253<br>960 t 430 m Loc 335 |
| **Nº de Suco** | **Murcia** | **Silla** | **Cerbére** | **Conexións** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40492/3 | 06:45 | 14:25 | 00:17 | Lyon, Forbach | 960t 450m Loc 335<br>1000t 500m Loc 253 |
| 40248/9 | - | 15:15 | 00:37 | Lyon, Forbach | 1000t 500m Loc 253 |
| 40246/7 | - | 20:40 | 04:32 | Lyon, Forbach | 1000t 500m Loc 253 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Cerbère** | **Silla** | **Murcia** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 40846/7 | Lyon, Forbach | 2:17 | 09:57 | 16:11 | 1000t 450m Loc 253<br>960t 450m Loc 335 |
| 40844/5 | Lyon, Forbach | 12:35 | 21:42 | - | 1000t 450m Loc 253 |
| 40276/7 | Lyon, Forbach | 09:15 | 18:13 | - | 1000t 450m Loc 253 |

**(2)** Surcos compartidos con el 40197 y el 40612/3 del corredor Atlántico.

## SUCOS DO CORREDOR: FIGUERES V.-BARCELONA (CORREDOR MEDITERRÁNEO).

| Nº de Suco | Barcelona M. / CT | Figueras V. | Lím. Adif-LP Ferro | Conexións | Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo |
|---|---|---|---|---|---|
| 40117 | 3:45 | 6:34 | 6:39 | Lyon, Forbach | 1500t 750m Loc 252 (Dobre Tracción) |
| 16191 | 05:07 | 08:17 | 08:23 | Lyon, Forbach | 1500t 750m Loc 256 |
| 46199 | 08:50 | 11:26 | 11:31 | Lyon, Woippy | 1500t 750m Loc 256 |
| 16195 | 19:50 | 23:03 | 23:08 | Somain | 1500t 750m Loc 256 |
| **Nº de Suco** | **Conexións** | **Lím. Adif-LP Ferro** | **Figueras V.** | **Barcelona M. / CT** | **Carga, Lonxitude e Locomotora Tipo** |
| 46186 | Somain | 05:42 | 05:49 | 08:21 | 1500t 750m Loc 256 |
| 46188 | Lyon, Forbach | 18:00 | 18:08 | 20:58 | 1500t 750m Loc 256 |
| 46190 | Lyon, Forbach | 20:11 | 20:36 | 23:01 | 1500t 750m Loc 256 |
| 43248 | Lyon, Forbach | 21:05 | 21:12 | 00:12 | 1500t 750m Loc 252 (Dobre Tracción) |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

# Anexo C

## Modelos de solicitude:

* de Capacidade de Infraestructura
* de Capacidade en Instalacións de Servizo
* de Servizos Básicos
* de Servizos Auxiliares

Dispoñible na seguinte ligazón:

Modelos de solicitude

# Anexo D

# Documentación de Referencia

Actualizado o 1 de outubro de 2023.

## DEREITO INTERNACIONAL

Convenio internacional sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF), celebrado en Berna o 9 de maio de 1980. **BOE 16, do 18 de xaneiro de 1986.** Corrección de erros **BOE 125, do 26/05/1986** (versión actualizada). Modificado polo Protocolo de Vilna do 3 de xuño de 1999.

**BOE 149, do 23 de xuño de 2006.**

Emendas ao Convenio relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF) e aos seus Apéndices, adoptadas en Berna o 14 de xuño de 2017 na décima reunión do Comité de Expertos Té cnicos da Organización Intergobernamental para os Transportes Internacionais por Ferrocarril (OTIF).

**BOE 40, do 15 de febreiro de 2019.**

Emendas ao Regulamento relativo ao Transporte Internacional de Mercadorías Perigosas por Ferrocarril (RID 2019), Apéndice C do Convenio relativo aos Transportes Internacionais por Ferrocarril (COTIF), feito en Berna o 9 de maio de 1980, adoptadas pola Comisión de expertos para o transporte de mercadorías perigosas na súa 55ª sesión celebrada en Berna o 30 de maio de 2018.

**BOE 145, do 18 de xuño de 2019.**

---

Texto emendado do Regulamento relativo ao transporte internacional de mercadorías perigosas por ferrocarril (RID 2021), Apéndice C do Convenio relativo aos Transportes Internacionais por Ferrocarril (COTIF), feito en Berna o 9 de maio de 1980, coas Emendas adoptadas pola Comisión de expertos para o transporte de mercadorías perigosas mediante procedemento escrito.

**BOE 120, de 20 de maio de 2021**.

---

Acordo entre a Unión Europea e a Organización Intergobernamental para os Transportes Internacionais por Ferrocarril de adhesión da Unión Europea ao Convenio relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF), do 9 de maio de 1980, modificado polo Protocolo de Vilnius do 3 de xuño de 1999. Información sobre a entrada en vigor o 1 de xullo de 2011.

**DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 13 de xullo de 2011.**

---

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

Convenio Internacional sobre Harmonización dos Controis de Mercadorías nas Fronteiras (Convención de Harmonización), Xenebra, 21 de outubro de 1982, polo que se modifica o Anexo 9 "Axilización dos procedementos de cruce de fronteiras no transporte ferroviario internacional de mercadorías".

Modificación do **DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA, do 30 de novembro de 2011.**

# NORMATIVA EUROPEA

## REGULAMENTOS

**Regulamento (CEE) Nº. 1108/1970, do Consello, do 4 de xuño de 1970.** Polo que se establece unha contabilidade dos gastos relativos ás infraestruturas dos transportes por ferrocarril, por estrada e por vía navegable.

DO L 130 de 15 de xuño de 1970.

**Regulamento (CE) 332/2007 da Comisión, do 27 de marzo de 2007.** Relativo ás modalidades técnicas de transmisión das estatísticas sobre o transporte ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 56, do 29 de febreiro de 2008.

**Regulamento (CE) 653/2007, do 13 de xuño,** sobre a utilización dun formato europeo común para os certificados de seguridade e os documentos de solicitude, de acordo co Artigo 10 da Directiva 2004/49/CE, e sobre a validez dos certificados de seguridade expedidos en virtude da Directiva 2001/14/CE.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 153/9 do 14 de xuño de 2007.

**Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007.** Sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada e polo que son derrogados os Regulamentos (CEE) núm. 1191/69 e (CEE) núm. 1107/70 do Consello.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 315, do 3 de decembro de 2007.

M1 Regulamento (UE) 2338/2016 DO PARLAMENTO EUROPEO E DO CONSELLO, do 14 de decembro de 2016.

**Regulamento (CE) 1371/2007, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007.** Sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros de ferrocarril. DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 315 do 3 de decembro de 2007.

Vixente ata o 6 de xuño de 2023, data na que entra en vigor o Regulamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2021, sobre os dereitos e obrigas dos viaxeiros de ferrocarril, publicado no DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L172/1, do 17 de maio de 2021.

**Regulamento (CE) 451/2008, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2008.** Polo que se establece unha nova clasificación estatística de produtos por actividades (CPA) e se derroga o Regulamento (CEE) núm. 3696/93 do Consello.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 145 do 4 de xuño de 2008.

**Regulamento (CE) 169/2009 do Consello, do 26 de febreiro de 2009.** Polo que se aplican as normas de competencia aos sectores dos transportes por ferrocarril, por estrada e por vía navegable.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 61/1 do 5 de marzo de 2009.

---

**Regulamento (UE) 36/2010 da Comisión, do 3 de decembro de 2009.** Sobre os modelos comunitarios de licenzas de condución de trens, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios e formularios de solicitude de licenzas de condución de trens, en aplicación da Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 13/1 do 19 de xaneiro de 2010.

Modificado por: M1 Regulamento (UE) 519/2013 DA COMISIÓN, do 21 de febreiro de 2013.

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

---

**Regulamento (UE) Nº. 913/2010, do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de setembro de 2010.** Sobre unha rede ferroviaria europea para un transporte de mercadorías competitivo.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 276/22, do 20 de outubro de 2010.

---

**Regulamento (UE) Nº. 454/2011 da Comisión, do 5 de maio de 2011.** Relativo á especificación técnica de interoperabilidade correspondente ao subsistema "aplicacións telemática para os servizos de viaxeiros" do sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de maio de 2011.

Modificado por:

M1 Regulamento (UE) núm. 665/2012 da Comisión, do 20 de xullo de 2012.

M2 Regulamento (UE) núm. 1273/2013 da Comisión, do 6 de decembro de 2013.

M3 Regulamento (UE) 2015/302 da Comisión, do 26 de febreiro de 2015.

M4 Regulamento de Execución (UE) 2019/775 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1078/2012 da Comisión, do 16 de novembro de 2012.** Relativo a un método común de seguridade en materia de vixilancia que deberán aplicar as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas que obtivesen un certificado ou unha autorización de seguridade, así como as entidades encargadas do mantemento.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 17 de novembro de 2012.

---

**Regulamento (UE) Nº. 321/2013 da Comisión, do 13 de marzo de 2013.** Sobre a especificación técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema "material rodante — vagóns de mercadorías" do sistema ferroviario da Unión Europea e polo que se derroga a Decisión 2006/861/CE.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de abril de 2013.

Modificado por:

M1 Regulamento (UE) 1236/2013 DA COMISIÓN, do 2 de decembro de 2013.

M2 Regulamento (UE) 2015/924 da Comisión, do 17 de xuño de 2015.

M3 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 da Comisión do 16 de maio de 2019.

M4 Regulamento de Execución (UE) 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

---

**Regulamento de Execución (UE) Nº. 402/2013 da Comisión, do 30 de abril de 2013.** Relativo á adopción dun método de seguridade para a avaliación e valoración do risco e polo que se derroga o Regulamento (CE) Nº 352/2009.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 3 de maio de 2013.

Modificado por:

M1 Regulamento de Execución (UE) 2015/1136 da Comisión, do 14 de xullo de 2015.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1315/2013, do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de decembro de 2013.** Sobre as orientacións da Unión para o desenvolvemento da Rede Transeuropea de Transporte e polo que se derroga a Decisión Nº 661/2010/UE

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 20 de decembro de 2013.

Modificado por:

M1 Regulamento delegado (UE) 2023/1176 DA COMISIÓN do 14 de xullo de 2022.

---

**Regulamento (UE) Nº. 642/2014 do Consello, do 16 de xuño de 2014.** Polo que se establece a Empresa Común Shift2Rail.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 17 de xuño de 2014.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1299/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014.** Relativo ás especificacións técnicas de interoperabilidade do subsistema "infraestrutura" no sistema ferroviario da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1300/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014.** Sobre a especificación técnica de interoperabilidade relativa á accesibilidade do sistema ferroviario da Unión para persoas con discapacidade e persoas con mobilidade reducida.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2019/772 da Comisión, do 16 de maio de 2019, polo que se modifica o Regulamento (UE) núm. 1300/2014 no tocante ao inventario de activos, para identificar os obstáculos á accesibilidade, proporcionar información aos usuarios e controlar e avaliar os avances en materia de accesibilidade. (Modificación da ETI de persoas con mobilidade reducida).

M2 Regulamento de Execución (UE) núm. 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1301/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014.** Sobre especificacións técnicas de interoperabilidade do subsistema "enerxía" do sistema ferroviario da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2018/868 da Comisión, do 13 de xuño de 2018.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 de la Comisión, do 16 de maio de 2019.

M3 Regulamento de Execución (UE) 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1302/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014.** Sobre a especificación técnica de interoperabilidade do subsistema material rodante “locomotoras e material rodante de viaxeiros" do sistema ferroviario na Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2018/868 da Comisión, do 13 de xuño de 2018. DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 14 de xuño de 2018.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M3 Regulamento de Execución (UE) 2020/387 da Comisión, do 9 de marzo de 2020, polo que se modifican os Regulamentos (UE) núm. 321/2013, (UE) núm. 1302/2014 e (UE) 2016/919 no tocante á ampliación da área de uso e dos períodos transitorios.

M4 Regulamento de Execución (UE) núm. 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1303/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014.** Sobre especificación técnica de interoperabilidade relativa á "seguridade nos túneles ferroviarios" do sistema ferroviario da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2020/387 da Comisión, do 9 de marzo de 2020.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1304/2014 da Comisión, do 26 de novembro de 2014.** Sobre a especificación técnica de interoperabilidade aplicable ao subsistema–material rodante-ruído– e polo que é modificada a decisión 2008/232/CE e é derrogada a decisión 2011/229/UE.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 359 de 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2019/774 de la Comisión, do 16 de maio de 2019.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 de la Comisión, do 16 de maio de 2019.

M3 Regulamento de Execución (UE) 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

---

**Regulamento (UE) Nº. 1305/2014 da Comisión, do 11 de decembro de 2014.** Sobre a especificación técnica de interoperabilidade referente ao subsistema de aplicacións telemáticas para o transporte de mercadorías na Unión Europea e polo que se derroga o Regulamento (CE) núm. 62/2006.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2018/278 da Comisión, do 23 de febreiro de 2018: modifícase o anexo do Regulamento.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2019/778 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M3 Regulamento de Execución (UE) 2021/541 da Comisión, do 26 de marzo de 2021.

---

**Regulamento de Execución (UE) Nº. 10/2015 da Comisión, do 6 de xaneiro de 2015.** Sobre criterios para os candidatos a fin de obter capacidade de infraestrutura ferroviaria e polo que se derroga o Regulamento de Execución (UE) núm. 870/2014.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 7 de xaneiro de 2015.

---

**Regulamento de Execución (UE) Nº. 171/2015 da Comisión, do 4 de febreiro de 2015.** Relativo a determinados aspectos do procedemento de concesión de licenzas ás empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 5 de febreiro de 2015.

---

**Regulamento (UE) Nº. 302/2015 da Comisión, do 25 de febreiro de 2015.** Polo que se modifica o regulamento (UE) núm. 454/2011, relativo á especificación técnica de interoperabilidade correspondente ao subsistema "aplicacións telemáticas para os servizos de viaxeiros" do sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 26 de febreiro de 2015.

---

**Regulamento de Execución (UE) Nº. 909/2015 da Comisión, do 12 de xuño de 2015.** Relativo ás modalidades de cálculo dos custos directamente imputables á explotación do servizo ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 13 de xuño de 2015.

---

**Regulamento (UE) Nº. 995/2015 da Comisión, do 8 de xuño de 2015.** Polo que se modifica a decisión 2012/757/UE, sobre a especificación técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema "explotación e xestión do tráfico" do sistema ferroviario da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 30 de xuño de 2015.

---

**Regulamento de Execución (UE) Nº. 1100/2015 da Comisión, do 7 de xullo de 2015.** Sobre as obrigas de información dos Estados membros no marco da supervisión do mercado ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 9 de xullo de 2015.

---

**Regulamento de Execución (UE) Nº. 545/2016 da Comisión, do 7 de abril de 2016.** Sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 8 de abril de 2016.

---

**Regulamento de Execución (UE) Nº. 796/2016 do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016**. Relativo á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e polo que se derroga o Regulamento (CE) núm. 881/2004.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 26 de maio de 2016.

---

**Regulamento (UE) Nº. 2337/2016, do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de decembro de 2016.** Polo que se derroga o Regulamento (CEE) núm. 1192/69 do Consello, relativo ás normas comúns para a normalización das contas das empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 23 de decembro de 2016.

---

**Regulamento (UE) 2338/2016 do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de decembro de 2016** que modifica o Regulamento (CE) núm. 1370/2007 no tocante á apertura do mercado dos servizos nacionais de transporte de viaxeiros por ferrocarril.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 354/22 do 23 de decembro de 2016

---

**Regulamento de Execución 6/2017 da Comisión, do 5 de xaneiro de 2017.** Sobre o Plan de Establecemento europeo do Sistema Europeo de Xestión de Tráfico Ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 6 de xaneiro de 2017.

---

**Regulamento de Execución 2177/2017 da Comisión, do 22 de novembro de 2017.** Relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexos.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 23 de novembro de 2017.

---

**Regulamento de Execución (UE) 545/2018 da Comisión, do 4 de abril de 2018.** Polo que se establecen as disposicións prácticas relativas á autorización de vehículos ferroviarios e ao proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios conforme á Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello (Texto relevante para efectos do EEE).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 6 de abril de 2018.

Modificado por Regulamento de Execución (UE) 781/2020 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, polo que se modifica o Regulamento de Execución (UE) 2018/545 da Comisión no tocante ás datas de aplicación e determinadas disposicións transitorias tras a ampliación do prazo de transposición da Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello.

---

**Regulamento (UE) 643/2018, do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de abril de 2018.** Relativo ás estatísticas sobre transporte ferroviario.

Queda derrogado o Regulamento (CE) 91/2003, do 16 de decembro de 2002.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 2 de maio de 2018.

---

**Regulamento Delegado (UE) 761/2018 da Comisión, do 16 de febreiro de 2018.** Polo que se establecen métodos comúns de seguridade para a supervisión polas autoridades nacionais de seguridade tras a expedición dun certificado de seguridade único ou unha autorización de seguridade en conformidade coa Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello e polo que se derroga o Regulamento (UE) n.º 1077/2012 da Comisión

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 25 de maio de 2018.

Modificado por Regulamento Delegado (UE) 2020/782 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, no tocante ás súas datas de aplicación tras a prórroga do prazo de transposición da Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello.

---

**Regulamento Delegado (UE) 762/2018 da Comisión, do 8 de marzo de 2018.** Polo que se establecen métodos comúns de seguridade sobre os requisitos do sistema de xestión da seguridade en conformidade coa Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello, e polo que se derrogan os Regulamentos (UE) n.º 1158/2010 e (UE) n.º 1169/2010 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 25 de maio de 2018.

Modificado por Regulamento Delegado (UE) 2020/782 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, no tocante ás súas datas de aplicación tras a prórroga do prazo de transposición da Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello.

---

**Regulamento de Execución (UE) 763/2018 da Comisión, do 9 de abril de 2018.** Polo que se establecen as modalidades prácticas para a expedición de certificados de seguridade únicos a empresas ferroviarias en conformidade coa Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello e polo que se derroga o Regulamento (CE) n.º 653/2007 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 25 de maio de 2018.

---

**Regulamento de Execución (UE) 764/2018 da Comisión, do 2 de maio de 2018.** Sobre as taxas e canons que se deben aboar á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e as súas condicións de pagamento.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 25 de maio de 2018.

---

**Regulamento de Execución (UE) 867/2018 da Comisión, do 13 de xuño de 2018.** Polo que se establece o regulamento interno da(s) Sala(s) de Recurso da Axencia Ferroviaria da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 14 de xuño de 2018.

---

**Regulamento de Execución (UE) 1795/2018 da Comisión, do 20 de novembro de 2018,** polo que se establece o procedemento e os criterios para a aplicación da proba de equilibrio económico en conformidade co artigo 11 da Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 294/5 do 21 de novembro de 2018.

---

**Regulamento de Execución (UE) 1602/2018 da Comisión, do 11 de outubro de 2018.** Polo que se modifica o Anexo I do Regulamento (CEE) núm. 2658/87 do Consello relativo á nomenclatura arancelaria e estatística e ao arancel aduaneiro común.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 31 de outubro de 2018.

---

**Regulamento de Execución (UE) 250/2019 da Comisión, do 12 de febreiro de 2019.** Relativos aos modelos para as declaracións e os certificados "CE" dos compoñentes e os subsistemas de interoperabilidade ferroviaria, ao modelo de declaración en conformidade cun tipo autorizado de vehículo ferroviario e aos procedementos de verificación "CE" para subsistemas en conformidade coa Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello, e polo que se derroga o Regulamento (UE) núm. 201/2011 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 13 de febreiro de 2019.

Modificado polo Regulamento de Execución (UE) 2020/779 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, no tocante ás datas de aplicación tras a ampliación do prazo de transposición da Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello.

---

**Regulamento de Execución (UE) 773/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019.** Relativo á especificación técnica de interoperabilidade correspondente ao subsistema "explotación e xestión do tráfico" do sistema ferroviario da Unión Europea e polo que se derroga a Decisión 2012/757/UE. (Nova ETI de OPERACIÓNS).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

Modificado polo Regulamento de Execución (UE) 2023/1693 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

---

**Regulamento de Execución (UE) 777/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019**. Sobre as especificacións comúns do rexistro da infraestrutura ferroviaria e polo que se derroga a Decisión de Execución 2014/880/UE. (Novas especificacións do RINF).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

---

**Regulamento de Execución (UE) 778/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019.** Que modifica o Regulamento (UE) núm. 1305/2014 no tocante á xestión do cambio. (Modificación da ETI de Aplicacións Telemáticas para Mercadorías).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

---

**Regulamento de Execución (UE) 779/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019.** Polo que se establecen disposicións detalladas no tocante a un sistema de certificación das entidades encargadas do mantemento de vehículos, en conformidade coa Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello e polo que é derrogado o Regulamento (UE) núm. 445/2011 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

Modificado polo Regulamento de Execución (UE) 2020/780 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, polo que é modificado o Regulamento (UE) n.º 445/2011 e o Regulamento de Execución (UE) 2019/779, no tocante ás medidas para prorrogar a validez de determinados certificados das entidades ferroviarias encargadas do mantemento e a determinadas disposicións transitorias debido á pandemia de COVID-19.

---

**Recomendación (UE) 780/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019,** sobre disposicións prácticas para a expedición de autorizacións de seguridade aos administradores de infraestruturas.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

---

**Regulamento de Execución (UE) 424/2020 da Comisión, do 19 de marzo de 2020,** no tocante á presentación de información á Comisión sobre a non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade en conformidade coa Directiva (UE) 2016/797.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L84/20 do 20 de marzo de 2020.

---

**Regulamento de Execución (UE) 572/2020 da Comisión, do 24 de abril de 2020** sobre a estrutura de presentación de información á que se deberán ater os informes de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L132/10 do 27 de abril de 2020.

---

**Regulamento (UE) 698/2020 do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020**, polo que se establecen medidas específicas e temporais, como consecuencia do surto de COVID-19, relativas á renovación ou prórroga de determinados certificados, permisos, licenzas e autorizacións, e ao adiamento de determinados controis periódicos e formación continua en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L165/10 do 27 de maio de 2020.

---

**Regulamento (UE) 267/2021 do Parlamento Europeo e do Consello, do 16 de febreiro de 2021,** que establece medidas específicas e temporais, como consecuencia da persistencia da crise da COVID-19, relacionadas á renovación ou prórroga de determinados certificados, permisos, licenzas e autorizacións, ao adiamento de determinados controis periódicos e formación continua en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte e á ampliación de determinados períodos recollidos no Regulamento (UE) 2020/698.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L60/1 do 22 de febreiro de 2021.

---

**Regulamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2021,** sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros do ferrocarril (en vigor a partir do 6 de xuño de 2023).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L172/1, do 17 de maio de 2021.

---

**Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeo e do Consello do 7 de xullo de 2021,** polo que se establece o Mecanismo "Conectar Europa" e se derrogan os Regulamentos (UE) n.° 1316/2013 e (UE) n.° 283/2014.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L249/38 do 14 de xullo de 2021.

---

**Regulamento de Execución (UE) 2023/1695 da Comisión, do 10 de agosto de 2023,** sobre a especificación técnica de interoperabilidade relativa aos subsistemas de control, mando e sinalización do sistema ferroviario da Unión Europea e polo que é derrogado o Regulamento (UE) n.° 2016/919 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L222/380 do 8 de setembro de 2023.

---

# DIRECTIVAS

**Directiva 1992/106/CEE do Consello, do 7 de decembro de 1992,** sobre o establecemento de normas comúns para determinados transportes combinados de mercadorías entre Estados membros

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 17 de decembro de 1992.

---

**Directiva 2005/47/CE do Consello, do 18 de xullo de 2005.** Relativa ao acordo entre a Comunidade de Ferrocarrís Europeos (CER) e a Federación Europea de Traballadores do Transporte (EFT) sobre determinados aspectos das condicións de traballo dos traballadores móbiles que realizan servizos de interoperabilidade transfronteiriza no sector ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 195, do 27 de xullo de 2005.

---

**Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007.** Sobre a certificación dos maquinistas de locomotoras e trens no sistema ferroviario da Comunidade.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 315 do 3 de decembro de 2007.

Modificado por:

M1 DIRECTIVA 2014/82/UE DA COMISIÓN Texto pertinente para efectos do EEE do 24 de xuño de 2014.

M2 DIRECTIVA 2016/82/UE DA COMISIÓN Texto pertinente para efectos do EEE do 1 de xuño de 2016.

M3 Regulamento (UE) 2019/554 da Comisión, do 5 de abril de 2019, que modifica o anexo VI da Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello sobre a certificación dos maquinistas de locomotoras e trens no sistema ferroviario da Comunidade.

---

**Directiva 2008/68/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 24 de setembro de 2008.** Sobre o transporte terrestre de mercadorías perigosas.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 260 do 30 de setembro de 2008.

Modificado por:

M1 DECISIÓN DA COMISIÓN 2009/240/CE, do 4 de marzo de 2009.

M2 DECISIÓN DA COMISIÓN 2010/187/UE, do 25 de marzo de 2010.

M3 DIRECTIVA 2010/61/UE DA COMISIÓN Texto pertinente para efectos do EEE do 2 de setembro de 2010.

M4 DECISIÓN DA COMISIÓN 2011/26/UE, do 14 de xaneiro de 2011.

M5 DECISIÓN DE EXECUCIÓN DA COMISIÓN 2012/188/UE do 4 de abril de 2012.

---

M6 DIRECTIVA 2012/45/UE DA COMISIÓN Texto pertinente para efectos do EEE do 3 de decembro de 2012.
M7 DECISIÓN DE EXECUCIÓN DA COMISIÓN 2013/218/UE do 6 de maio de 2013.
M8 DIRECTIVA 2014/103/UE DA COMISIÓN Texto pertinente para efectos do EEE do 21 de novembro de 2014.
M9 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2015/217 DA COMISIÓN DO 10 de abril de 2014.
M10 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2015/974 DA COMISIÓN DO 17 de xuño de 2015.
M11 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2016/629 DA COMISIÓN DO 20 de abril de 2016.
M12 DIRECTIVA DA COMISIÓN 2016/2309/UE, do 16 de decembro.
M13 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2017/695 DA COMISIÓN, do 7 de abril.
M14 DIRECTIVA DA COMISIÓN 2018/217/UE, do 31 de xaneiro
M15 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2018/936 DA COMISIÓN, do 29 de xuño.
M16 DIRECTIVA 2018/1846 DA COMISIÓN, do 23 de novembro de 2018.
M17 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2019/1094 DA COMISIÓN, do 17 de xuño
M18 Regulamento (UE) 2019/1243, do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de xuño de 2019.
M19 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2020/1241, DA COMISIÓN. Texto pertinente para efectos do EEE, do 28 de agosto de 2020.
M20 DIRECTIVA DELEGADA (UE) 2020/1833, DA COMISIÓN

---

**Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012.** Pola que se establece un espazo ferroviario europeo único.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 14 de decembro de 2012.
C1 Rectificación, DO L 067, 12.3.2015, p. 32 (Directiva 2012/34/UE).
M1 DIRECTIVA 2016/2370/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de decembro de 2016
M2 DECISIÓN DELEGADA (UE) 2017/2075 DA COMISIÓN, do 4 de setembro de 2017.

---

**Directiva 2014/94/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de outubro de 2014.** Relativa á implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 28 de outubro de 2014.

---

**Directiva 2016/797/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016.** Sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Unión Europea.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 26 de maio de 2016.
Modificada pola Directiva (UE) 2020/700, do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020, no tocante á prórroga dos seus períodos de transposición.

---

**Directiva 2016/798/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016.** Sobre seguridade ferroviaria.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA, 26 de maio de 2016.
Modificada polo Regulamento (UE) 2020/1530, do 21 de outubro de 2020, no tocante á aplicación das normas de seguridade e interoperabilidade ferroviarias na conexión fixa a través da Canle da Mancha.
Modificada pola Directiva (UE) 2020/700, do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020, no tocante á prórroga dos seus períodos de transposición.

---

**Directiva (UE) 2016/1148 do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de xullo de 2016,** sobre medidas para garantir un elevado nivel común de seguridade das redes e os sistemas de información na Unión.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA, do 19 de xullo de 2016

---

**Directiva (UE) 2020/700 do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020,** pola que se concede aos Estados membros un período adicional para completaren o proceso de transposición ata o 31 de outubro de 2020.

---

## DECISIÓNS DE EXECUCIÓN

---

**Decisión de Execución 2011/665/UE da Comisión, do 4 de outubro de 2011.** Sobre o Rexistro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA, do 8 de outubro de 2011.
M1 Regulamento de Execución 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.
M2 Regulamento de Execución 2023/1696 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

---

**Decisión Delegada (UE) 2017/1474 da Comisión, do 8 de xuño de 2017.** Pola que se completa a Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello no tocante aos obxectivos específicos de redacción, adopción e revisión das especificacións técnicas de interoperabilidade.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 15 de agosto de 2017.

M1 Regulamento de Execución 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

---

# NORMATIVA ESTATAL

## NORMAS CON RANGO DE LEI

**Lei 15/2009, do 11 de novembro,** do contrato de transporte terrestre de mercadorías.

BOE do 12 de novembro de 2009.

---

**Real Decreto-Lei 22/2012, do 20 de xullo,** polo que se adoptan medidas en materia de infraestruturas e servizos ferroviarios.

BOE do 21 de xullo de 2012.

---

**Lei 3/2013, do 4 de xuño,** de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

BOE do 5 de xuño de 2013.

M1 Real Decreto-Lei 23/2018, do 21 de decembro, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario e viaxes combinadas e servizos de viaxe vinculados. BOE do 27 de decembro de 2018.

M2 Real Decreto-Lei 1/2019, do 11 de xaneiro, de medidas urxentes para adaptar as competencias da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia ás esixencias derivadas do dereito comunitario en relación coas Directivas 2009/72/CE e 2009/73/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 13 de xullo de 2009, sobre normas comúns para o mercado interior da electricidade e do gas natural. BOE do 12 de xaneiro de 2019.

---

**Real Decreto-Lei 15/2013, do 13 de decembro**, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes na orde económica

BOE do 14 de decembro de 2013.

---

**Real Decreto Lexislativo 1/2013, do 29 de novembro**, polo que se aproba o Texto Refundido da Lei Xeral de dereitos das persoas con discapacidade e da súa inclusión social.

BOE do 31 de decembro de 2013.

---

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

**Lei 38/2015, do 29 de setembro,** do Sector Ferroviario.

BOE, 30 de setembro de 2015.

M1 Real Decreto-Lei 23/2018, do 21 de decembro, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario e viaxes combinadas e servizos de viaxe vinculados. BOE do 27 de decembro de 2018.

M2 Lei 6/2018, do 3 de xullo.

M3 Real Decreto-lei 28/2020, do 22 de setembro.

M4 Lei 10/2021, do 9 de xullo.

M5 Lei 13/2021, do 1 de outubro.

M6 Lei 4/2022, do 25 de febreiro de 2022.

M7 Real Decreto-lei 14/2022, do 1 de agosto.

M8 Lei 26/2022, do 19 de decembro.

## NORMAS CON RANGO DE REAL DECRETO

**Real Decreto 387/1996, do 1 de marzo**. Pola que se aproba a Directiva Básica de Planificación de Protección Civil ante o risco de accidentes nos transportes de mercadorías perigosas por estrada e ferrocarril.

**Real Decreto 1566/1999, do 8 de outubro.** Sobre os conselleiros de seguridade para o transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril ou por vía navegable.

**Real Decreto 412/2001, do 20 de abril.** No que se regulan diversos aspectos relacionados co transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril.

BOE do 8 de maio de 2001.

Orde ITC/254/2007, do 1 de febreiro, pola que se actualiza o Anexo 1 e se modifican o Anexo 2 e diversos apéndices do Anexo 3.

**Real Decreto 1256/2003, do 3 de outubro.** Polo que se determinan as autoridades competentes da Administración Xeral do Estado en materia de transporte de mercadorías perigosas e se regula a comisión para a coordinación do devandito transporte.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

**Real Decreto 2387/2004, do 30 de decembro.** Polo que se aproba o Regulamento do Sector Ferroviario.

BOE do 31 de decembro de 2004.

SUPRIMÍSE a disposición transitoria 1.1 por Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo.

MODIFÍCASE a disposición adicional 11 por Real Decreto 623/2014, do 18 de xullo.

DERRÓGASE o título VI por Real Decreto 657/2013, do 30 de agosto.

MODÍFASE o art. 56 por Real Decreto 641/2011, do 9 de maio.

Modifícanse:

Os artigos 129 e 134, por Real Decreto 1434/2010, do 5 de novembro.

Os artigos 54 a 56 e 78.2.f) e SUPRÍMESE a disposición adicional 10 por Real Decreto 100/2010, do 5 de febreiro.

O Artigo 134 do Real Decreto 1006/2015, do 6 de novembro.

DERRÓGANSE os capítulos V e VI do título III e MODIFÍCANSE os artigos 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 e 3, 82, 88, 133, 134.2 e o anexo por Real Decreto 810/2007, do 22 de xuño.

DERRÓGASE a disposición adicional 14 e MODIFÍCANSE determinados preceptos por Real Decreto 354/2006, do 29 de marzo.

MODIFÍCANSE os artigos 45.2, 63, as referencias indicadas, ENGÁDESE a disposición adicional única, e SUPRÍMESE a disposición transitoria 5 do Real Decreto 2387/2004, do 30 de decembro, por Real Decreto 271/2018, do 11 de maio (Ref. BOE-A-2018-6372).

---

**Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro**.

Polo que se aproba o Estatuto da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

BOE do 31 de decembro de 2004.

MODIFÍCANSE os arts. 1, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 17, 23, 27, 30, 31, 33, 34 e 40, por Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro.

Modifícanse:

A art. 15.1, por Real Decreto 104/2011, do 28 de xaneiro.

Os arts. 3.1 e 16.1.p), por Real Decreto 458/2010, do 16 de abril.

CORRECCIÓN de erros en BOE núm. 23 do 27 de xaneiro de 2005.

---

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

**Real Decreto 1544/2007, do 23 de novembro.** Polo que se regulan as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos modos de transporte para persoas con discapacidade.

BOE do 4 de decembro de 2007.

CORRECCIÓN de erros no BOE núm. 55, do 4 de marzo de 2008.

MODIFÍCANSE os anexos I e IX por Real Decreto 1276/2011, do 16 de setembro.

Modificado por Real Decreto 537/2019, do 20 de setembro, polo que se modifica o Real Decreto 1544/2007, do 23 de novembro, polo que se regulan as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos modos de transporte para persoas con discapacidade.

---

**Real Decreto 1579/2008, do 26 de setembro.** Polo que se modifica o Real Decreto 1561/1995, do 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo, e se regulan determinados aspectos das condicións de traballo dos traballadores móbiles que realizan servizos de interoperabilidade transfronteiriza no sector do transporte ferroviario.

BOE do 4 de outubro de 2008.

---

**Real Decreto 626/2013, do 2 de agosto.** Polo que se establecen seis certificados de profesionalidade da familia profesional Transporte e mantemento de vehículos que se inclúen no Repertorio Nacional de certificados de profesionalidade e se actualizan os certificados de profesionalidade establecidos como anexo V do Real Decreto 723/2011, do 20 de maio e como anexo V do Real Decreto 1539/2011, do 31 de outubro.

BOE do 18 de setembro de 2013.

---

**Real Decreto 657/2013, do 30 de agosto.** Polo que se aproba o Estatuto Orgánico da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia.

BOE do 31 de agosto de 2013.

---

**Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro.** Polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade.

BOE do 28 de decembro de 2013.

---

**Real Decreto 623/2014, do 18 de xullo.** Polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios e a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

BOE do 19 de xullo de 2014.

---

**Real Decreto 627/2014, do 18 de xullo.** De asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e aos seus familiares.

BOE do 19 de xullo de 2014.

---

**Real Decreto 1072/2014, do 19 de decembro.** Polo que se crea a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e se aproba o seu Estatuto.

BOE do 23 de decembro de 2014.

---

**Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo.** Polo que se aproba o Regulamento Circulación Ferroviaria.

BOE do 18 de xullo de 2015.

Modificado por Real Decreto 292/2016, do 15 de xullo, polo que se modifica a disposición transitoria única do Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 1011/2017, do 1 de decembro, polo que se modifica o Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 695/2018, do 29 de xuño, polo que se modifica o Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, e o Real Decreto 1011/2017, do 1 de decembro.

Modificado por Real Decreto 1513/2018, do 28 de decembro, polo que se modifica a disposición transitoria única do Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 469/2021, do 29 de xuño, polo que se modifica o Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación. Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 606/2023, do 11 de xullo, polo que se modifica o Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación. Ferroviaria.

---

**Real Decreto 1434/2018, do 7 de decembro,** de traspaso á Comunidade Autónoma do País Vasco das funcións e servizos da Administración do Estado en materia de ferrocarrís e transporte ferroviario en relación coas liñas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE do 14 de decembro de 2018.

---

**Real Decreto 645/2020, do 7 de xullo,** desenvolve a estrutura orgánica básica do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

---

**Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro,** sobre seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias.

BOE do 29 de outubro de 2020.

---

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

**Real Decreto 524/2023, do 20 de xuño**, polo que se aproba a Norma Básica de Protección Civil.

BOE do 21 de xuño de 2023.

## ORDES MINISTERIAIS

**Orde FOM/605/2004 do 27 de febreiro.** Sobre capacitación profesional dos conselleiros de seguridade para o transporte de mercadorías perigosas por estrada, por ferrocarril ou por vía navegable.

**Orde INT/3716/2004, do 28 de outubro.** Pola que se publican as fichas de intervención para a actuación dos servizos operativos en situacións de emerxencia por accidentes no transporte de mercadorías perigosas por estrada e ferrocarril.

BOE do 16 de novembro de 2004.

**Orde FOM/32/2005, do 17 de xaneiro.** Pola que se crea a Comisión de Coordinación das Actividades Ferroviarias.

BOE do 21 de xaneiro de 2005.

**Orde FOM/897/2005, do 7 de abril.** Relativa á Declaración sobre a Rede e ao procedemento de Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura Ferroviaria.

BOE do 9 de abril de 2005.

Modificacións:

ENGÁDESE o art. 5 bis pola Orde FOM/642/2018, do 13 de xuño.

O art. 10, por Orde FOM/1977/2015, do 29 de setembro.

ENGÁDESE a disposición adicional única, por Orde FOM/189/2015, do 11 de febreiro.

MODIFÍCASE o art. 11.b), por Orde FOM/420/2014, do 7 de marzo.

**Orde FOM/898/2005, do 8 de abril.** Pola que se fixan as contías dos canons ferroviarios establecidos nos artigos 74 e 75 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do Sector Ferroviario.

BOE do 9 de abril de 2005.

Modifícanse:

O Artigo 1 e os Anexos I, II e III, pola Lei 1/2014, do 28 de febreiro.

Os artigos 1 e 2, pola Lei 22/2013, do 23 de decembro.

O Artigo 1.1.a) e d) e os Anexos I a III, por Real Decreto-lei 11/2013, do 2 de agosto.

Os artigos 1 e 2 e os anexos I, II, IV e V, por Orde FOM/2336/2012, do 31 de outubro

Os anexos II e V, por Orde FOM/3417/2011, do 1 de decembro.

Os anexos II E V, por Orde FOM/3852/2007, do 20 de decembro.

---

**Orde FOM/1269/2006, do 17 de abril.** Polo que se aproban os Capítulos 6 Balasto e 7 Subbalasto, do prego de prescricións técnicas xerais de materiais ferroviarios.

BOE 1 de maio de 2006.

---

**Orde FOM/2909/2006, do 19 de setembro.** Pola que se determinan os bens, obrigas e dereitos pertencentes a RENFE-Operadora.

BOE do 22 de setembro de 2006.

---

**Orde FOM/2924/2006, do 19 de setembro.** Pola que se regula o contido mínimo do informe anual para o transporte de mercadorías perigosas por estrada, por ferrocarril ou por vía navegable.

---

**Orde FOM/3671/2007, do 24 de setembro.** Pola que se aproba a Instrución sobre accións a contemplar no proxecto de pontes de ferrocarril (IAPF-07).

BOE 17 de decembro de 2007. Corrección erros. BOE 1 de novembro de 2008.

---

**Orde FOM/2257/2010, do 2 de agosto.** Pola que se establece a data a partir da que a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias asumirá as competencias en materia de certificados de seguridade establecidas no Regulamento sobre Seguridade na Circulación da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE do 23 de agosto de 2010.

---

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

**Orde FOM/2872/2010, do 5 de novembro.** Pola que se determinan as condicións para a obtención dos títulos habilitantes que permiten o exercicio das funcións do persoal ferroviario relacionadas coa seguridade na circulación, así como o réxime dos centros de formación homologados e dos de recoñecemento médico do dito persoal.

BOE do 9 de novembro de 2010.

Corrección de grallas BOE 26, do 11 de febreiro de 2011.

Modificada por Orde FOM/679/2015, do 9 de abril, BOE do 20 de abril de 2015.

Modificada por Orde FOM/1613/2016, do 4 de outubro, BOE do 8 de outubro de 2016.

---

**Orde FOM/3317/2010, do 17 de decembro.** Pola que se aproba a Instrución sobre as medidas específicas para mellorar a eficiencia na execución das obras públicas de infraestruturas ferroviarias, estradas e aeroportos do Ministerio de Fomento.

BOE 23 de decembro de 2010.

---

**Orde FOM/2818/2012, do 28 de decembro.** Pola que se fixan os criterios de segregación de activos e pasivos da Entidade Pública Empresarial Ferrocarrís Españois de Vía Estreita (FEVE) entre o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (Adif) e RENFE-Operadora.

BOE do 31 de decembro de 2012.

---

**Orde ECD/101/2013, do 23 de xaneiro.** Pola que se establece o currículo do ciclo formativo de grao medio correspondente ao título de Técnico en Mantemento de Material Rodante Ferroviario.

BOE do 1 de febreiro de 2013.

---

**Orde PRE/2443/2013, do 27 de decembro.** Pola que se determinan os activos e pasivos da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias que pasan a ser titularidade da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade.

BOE do 28 de decembro de 2013.

---

**Orde FOM/189/2015, do 11 de febreiro.** Polo que se desenvolven principios básicos para a aplicación de incentivos no sistema dos canons por utilización das infraestruturas ferroviarias, establecidas no Art. 73 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do Sector Ferroviario.

BOE do 12 de febreiro de 2015.

---

**Orde FOM/710/2015, do 30 de xaneiro.** Pola que se aproba o catálogo de liñas e tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE do 23 de abril de 2015.

M1 Orde FOM/925/2018, do 10 de setembro (Ref. BOE-A-2018-12397).

M2 Orde TMA/1240/2020, do 8 de decembro (Ref. BOE-A-2020-16830).

M3 Orde TMA/488/2021, do 19 de maio (Ref. BOE-A-2021-8513).

M4 Orde TMA/1108/2022, do 11 de novembro (Ref. BOE-A-2022-19086).

---

**Orde FOM/1630/2015, do 14 de xullo.** Pola que se aproba a "Instrución ferroviaria de gálibos".

BOE do 4 de agosto de 2015.

---

**Orde FOM/1631/2015, do 14 de xullo.** Pola que se aproba a Instrución para o proxecto e construción de obras ferroviarias IF-3. Vía sobre balastro. Cálculo de espesores de capa da sección transversal.

BOE do 4 de agosto de 2015.

---

**Orde FOM/1613/2016, do 4 de outubro.** Pola que se modifica a Orde FOM/2872/2010, do 5 de novembro, pola que se determinan as condicións para a obtención dos títulos habilitantes que permiten o exercicio das funcións do persoal ferroviario relacionadas coa seguridade na circulación, así como o réxime dos centros de formación homologados e dos de recoñecemento médico do dito persoal.

BOE do 8 de outubro de 2016.

---

**Orde FOM/2015/2016, do 30 de decembro.** Pola que se aproba o Catálogo Oficial de Sinais de Circulación Ferroviaria na Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE do 19 de xaneiro de 2017.

---

**Orde TMA/576/2020, do 22 de xuño,** pola que se aproba a "Instrución ferroviaria: Especificacións técnicas de material rodante ferroviario para a entrada en servizo de unidades autopropulsadas, locomotoras e coches (IF MR ALC-20)".

BOE do 26 de xuño de 2020.

---

**Orde TMA/404/2022, do 25 de abril,** pola que se regulan aspectos do réxime de certificación das entidades encargadas do mantemento de vehículos ferroviarios, modifícanse os datos inscribibles no Rexistro Especial Ferroviario do Regulamento do Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, do 30 de decembro, e establécese un réxime transitorio de homologación para os centros de mantemento de material rodante distinto de vagóns de mercadorías regulado na Orde FOM/233/2006, do 31 de xaneiro.

BOE do 7 de maio de 2022.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

**Orde TMA/1108/2022, do 11 de novembro,** pola que se modifica a denominación da estación de ferrocarril de "Madrid-Puerta de Atocha" e se modifica a Orde FOM/710/2015, do 30 de xaneiro, pola que se aproba o Catálogo de liñas e tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE do 19 de novembro de 2022.

---

**Orde TMA/1338/2022, do 23 de decembro,** pola que se aproba a "Estratexia Indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación da infraestrutura ferroviaria" para o período 2021-2026.

BOE, do 30 de decembro de 2022.

---

**Orde TMA/135/2023, do 15 de febreiro,** pola que se aproba a instrución ferroviaria para o proxecto e construción do subsistema de infraestrutura (IFI) e a instrución ferroviaria para o proxecto e construción do subsistema de enerxía (IFE) e se modifica a Orde FOM/1630/2015, do 14 de xullo, pola que se aproba a Instrución ferroviaria de gálibos a Orde FOM/2015/2016, do 30 de decembro, pola que se aproba o Catálogo Oficial de Sinais de Circulación Ferroviaria na Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE, do 18 de febreiro de 2023.

---

**Orde TMA/147/2023, do 7 de febreiro,** pola que se modifica a denominación de varias estacións ferroviarias do núcleo de proximidades de Barcelona.

BOE, do 22 de febreiro de 2023.

---

**Orde TMA/261/2023, do 14 de marzo,** pola que se modifica a denominación da estación de ferrocarril de Fanjul.

BOE, do 17 de marzo de 2023.

---

**Orde TMA/698/2023, do 27 de xuño,** pola que se aproba a instrución sobre os rexistros da actividade de vixilancia de infraestruturas ferroviarias, REVINFE-23.

BOE, do 30 de xuño de 2023.

---

# RESOLUCIÓNS DO MINISTERIO

**Resolución do 10 de xullo de 2009**, da Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias. Pola que se aproba a "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Vagóns".

BOE do 14 de agosto de 2009. Corrección de erros en BOE do 3 de decembro de 2009.

---

**Resolución do 10 de xullo de 2009,** da Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias. Pola que se aproba a "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar".

BOE do 19 de agosto de 2009. Corrección de erros en BOE do 4 de decembro de 2009.

---

**Resolución do 22 de marzo de 2010**, da Dirección Xeral de Transporte Terrestre. Pola que se publica o Acordo de Consello de Ministros do 5 de marzo de 2010, polo que se adapta á situación actual do transporte ferroviario o regulamento (CE) núm. 1371/2007, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros por ferrocarril.

BOE do 1 de maio de 2010.

---

**Resolución do 29 de xuño de 2011,** da Subsecretaría do Ministerio de Fomento. No que se establece o procedemento para a presentación da autoliquidación e as condicións para o pagamento por vía telemática de diversas taxas correspondentes ao Ministerio de Fomento.

BOE do 16 de xullo de 2011.

---

**Resolución do 28 de xaneiro de 2014**, da Secretaría de Estado de Infraestruturas, Transportes e Vivenda. Pola que se publica o Acordo do Consello de Administración de Adif-Alta Velocidade, polo que se acorda encomendar a realización de determinadas tarefas á entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias (Adif).

BOE do 11 de febreiro de 2014.

---

**Resolución do 3 de abril de 2014,** da Secretaría de Estado de Infraestruturas, Transportes e Vivenda. Pola que se publica o Acordo do Consello de Administración de ADIF-Alta Velocidade, pola que se encomenda a realización de determinadas tarefas á entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

BOE do 26 de abril de 2014.

---

**Resolución do 27 de xuño de 2014,** da Secretaría de Estado de Infraestruturas, Transportes e Vivenda. Pola que se publica o Acordo do Consello de Ministros do 13 de xuño de 2014, polo que se determina o número e a vixencia dos títulos habilitantes para a prestación de servizos de transporte ferroviario de viaxeiros en réxime de concorrencia en determinadas liñas e tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE do 4 de xullo de 2014.

---

**Resolución do 5 de novembro de 2015,** da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria. Pola que se publica a Especificación Técnica do material rodante de largo métrico e a Norma Básica de Seguridade do Material.

BOE do 26 de novembro de 2015.

---

**Resolución do 23 de decembro de 2015,** da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria. Pola que se establecen os itinerarios formativos básicos e a carga lectiva mínima dos programas formativos para as habilitacións de persoal ferroviario, a impartir nos centros homologados de formación de persoal ferroviario.

BOE do 27 de xaneiro de 2016

---

**Resolución do 10 de decembro de 2018,** da Secretaría Xeral de Infraestruturas. Pola que se publica o Acordo do Consello de Ministros do 7 de decembro de 2018, polo que se traspasan á Comunidade Autónoma do País Vasco as liñas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE do 14 de decembro de 2018

---

**Resolución do 7 de setembro de 2021,** da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, pola que se publica o Acordo do Consello de Administración da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, sobre delegación de competencias.

BOE do 1 de outubro de 2021.

---

**Resolución do 7 de setembro de 2021,** da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, pola que se publica o Acordo do Consello de Administración da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, sobre delegación de competencias, polo que se aproba a Resolución da Presidencia da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF), do 29 de xuño de 2021, pola que se delegan determinadas competencias en órganos internos da Entidade.

BOE do 1 de outubro de 2021.

---

**Resolución do 7 de setembro de 2021,** da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, pola que se publica o Acordo do Consello de Administración da Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade, sobre delegación de competencias.

BOE do 1 de outubro de 2021.

---

**Resolución do 7 de setembro de 2021,** da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, pola que se publica o Acordo do Consello de Administración da Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade, sobre delegación de competencias, polo que se aproba a Resolución da Presidencia da Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade, do 29 de xuño de 2021, pola que se delegan determinadas competencias en órganos internos da Entidade.

BOE do 1 de outubro de 2021.

---

**Resolución do 29 de novembro de 2021,** da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, pola que se crea a Sede Electrónica e se determina a posta a disposición das notificacións na dita sede.

BOE do 17 de decembro de 2021.

---

**Resolución do 23 de febreiro de 2023,** da Dirección Xeral de Planificación e Avaliación da Rede Ferroviaria, pola que se publica o Acordo do Consello de Ministros do 21 de febreiro de 2023, polo que se clausura o tramo ferroviario entre Tarancón e Utiel da liña 03-310 Aranjuez-Valencia Fuente de San Luis.

BOE, do 2 de marzo de 2023.

---

## RESOLUCIÓNS DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

**Resolución do 9 de xullo de 2019,** da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, pola que se publica o Convenio de encomenda de xestión á Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, para a execución de actividades de carácter material ou técnico.

BOE do 8 de agosto de 2019.

---

**Resolución do 10 de xaneiro de 2020,** da Presidencia da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, pola que se publica o Convenio de encomenda de xestión á Entidade Pública Empresarial Adif, para a execución de actividades de carácter material ou técnico.

BOE do 10 de febreiro de 2020.

---

**Resolución do 15 de abril de 2020,** da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, pola que se publica o Apéndice ao Convenio de encomenda de xestión á Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, para a execución de actividades de carácter material ou técnico.

---

**Resolución do 29 de novembro de 2021,** da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, pola que se crea o Rexistro electrónico.

**Resolución do 29 de novembro de 2021,** da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, pola que se crea a Sede Electrónica e se determina a posta a disposición das notificacións na dita sede.

**Resolución do 29 de novembro de 2021,** da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, pola que se crea o Rexistro electrónico.

A normativa nacional e europea aplicable en materia de seguridade e interoperabilidade ferroviarias debe consultarse na web oficial da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria (AESF):

* Normativa nacional: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria.
* Normativa europea: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad.

# Anexo E

## Glosario, Acrónimos e Definicións

| ACRÓNIMOS | |
|---|---|
| **AESF** | Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria |
| **ASFA** | Anuncio de Sinais e Freada Automática |
| **ATP** | Automatic Train Protection |
| **BA** | Bloqueo Automático |
| **BAB** | Bloqueo Automático Banalizado |
| **BAD** | Bloqueo Automático de Vía Dobre |
| **BAU** | Bloqueo Automático de Vía Única |
| **BCA** | Bloqueo de Control Automático |
| **BLA** | Bloqueo de Liberación Automática |
| **BSL** | Bloqueo de Sinalización Lateral |
| **BT** | Bloqueo Telefónico |
| **CE** | Comisión Europea |
| **CIAF** | Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios |
| **CNMC** | Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia |
| **CTC** | Control de Tráfico Centralizado |
| **DGTT** | Dirección Xeral de Transporte Terrestre. Ministerio |
| **DR** | Declaración sobre a Rede |

| ACRÓNIMOS | |
|---|---|
| **EF / EE. FF.** | Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias |
| **ETH** | Especificacións Técnicas de Homologación |
| **EMS** | Sistema de medición de enerxía (Energy Measurement System) |
| **ETI** | Especificacións Técnicas de Interoperabilidade |
| **ERTMS** | Sistema europeo de Xestión do Tráfico Ferroviario (European Rail Traffic Management System) |
| **ETCS** | European Train Control System |
| **GC** | Xestor de Capacidades |
| **GSM-R** | Global System for Mobile Communications – Railways |
| **H24** | Centro de Xestión de Rede H24 |
| **LSF** | Lei do Sector Ferroviario |
| **LZB** | Influenza Lineal no Tren (Linienzugbeeinflussung) |
| **ODS** | Obxectivos de Desenvolvemento Sostible |
| **OSS** | One Stop Shop (Portelo Único) |
| **PAT** | Plan Alternativo de Transporte |
| **PM** | Posto de Mando |
| **PT** | Plan de Transporte |
| **RCF** | Regulamento de Circulación Ferroviaria |
| **REF** | Rexistro Especial Ferroviario |
| **RFIG** | Rede Ferroviaria de Interese Xeral |
| **RME** | Responsable de Medida Embarcada |
| **RNE** | Red Ferroviaria en Europa (Rail Net Europe) |
| **RSF** | Regulamento do Sector Ferroviario |

| ACRÓNIMOS | |
|---|---|
| **SIGES** | Sistema de Xestión de Trens Especiais |
| **SIPSOR** | Sistema Informático de Petición de Sucos Ocasionais e Regulares |
| **SYACIS** | Solicitude e Adxudicación de Capacidade nas Instalacións de Servizo |
| **TEN-T/ RTE-T** | Trans European Network-Transport / Rede Transeuropea de Transporte |
| **TERFN** | Trans European Rail Freight Network (Rede Transeuropea de Transporte de Mercadorías) |
| **TEU** | Twenty-foot Equivalent Unit (Contedor) |
| **UE** | Unión Europea |
| **UIC** | Unión Internacional de Ferrocarrís (Union Internationale des Chemins de Fer) |
| **UTI** | Unidade de Transporte Intermodal (Unidad de Transporte Intermodal) |

## DEFINICIÓNS

**Acuerdo Marco:** Acordo celebrado entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e un Candidato, por un período de vixencia superior ao Horario de Servizo, no que se establecen as características da capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao Candidato, o procedemento para satisfacer as súas lexítimas necesidades comerciais sen mermar os dereitos dos demais Candidatos e nos que se poderán establecer as pautas de colaboración para mellorar a calidade dos servizos ofrecidos.

**Adxudicación:** Outorgamento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, do dereito a usar a capacidade de infraestrutura ferroviaria.

**Administrador de Infraestruturas:** Todo organismo ou empresa responsable da explotación, mantemento e renovación das infraestruturas ferroviarias nunha rede, e igualmente responsable de participar no seu desenvolvemento en conformidade coas normas establecidas polo Estado membro no marco da súa política xeral na materia de desenvolvemento e financiamento de infraestruturas. (Directiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeo e do Consello).

**Axencia Ferroviaria Europea / European Railway Agency (AFE / ERA):** Axencia creada pola UE co obxectivo de aproximar progresivamente as normas técnicas e de seguridade nacionais nos Estados membros e fixar obxectivos comúns de seguridade para todos os ferrocarrís europeos.

**Agrupación Empresarial Internacional:** Calquera asociación de, polo menos, dúas empresas ferroviarias establecidas en Estados membros da Unión Europea distintos, para prestar servizos de transporte internacional entre Estados membros.

**Axuste de Servizo:** Data establecida polo administrador de infraestruturas ferroviarias para a adecuación do Plan de Transporte.

**Axuste de Servizo Concertado:** Axuste de servizo no que se introducen as modificacións xeneralizadas ao Plan de Transporte.

**Axuste de Servizo Mensual:** Axuste de servizo limitado do Plan de Transportes dos Operadores. Establécese habitualmente un ao mes. Ten unhas condicións de modificación e creación de sucos máis restritivas.

**Alternativa Viable:** Acceso a outra instalación de servizo, aceptable desde un punto de vista económico para a empresa ferroviaria, que permite a explotación do servizo de transporte de viaxeiros ou mercadorías en cuestión.

**Anuncio de Trens:** Declaración formal por parte das EE. FF. dos días concretos de circulación dos trens.

**Apeadoiro:** Infraestrutura ferroviaria para a subida e baixada de viaxeiros.

**Aplicación para a Solicitude e Adxudicación de Capacidade nas Instalacións de Servizo (SYACIS):** É a aplicación informática que o administrador de infraestruturas pon a disposición das EE.FF. e demais Candidatos (titulares de material rodante, axentes de transporte, cargadores, e os operadores de transporte combinado) no proceso de solicitude e adxudicación de capacidade nas instalacións de servizo.

**Autoridade Responsable da Seguridade:** É o organismo nacional encargado das funcións relacionadas coa seguridade na circulación ferroviaria ou calquera organismo binacional ao que os Estados membros encomendasen estas funcións para garantir un réxime unificado de seguridade en relación coa infraestrutura transfronteriza especializada.

**Autorización de Circulación de Vehículos Ferroviarios:** A realización das probas, ensaios ou traslados na Rede Ferroviaria de Interese Xeral requirirá que o vehículo ferroviario co que se realicen dispoña dunha autorización de circulación provisional outorgada polo administrador de infraestruturas ferroviarias. O solicitante deberá comunicar á autoridade responsable da seguridade ferroviaria as oportunas autorizacións provisionais de circulación.

**Autorización de Transporte Excepcional:** É un documento establecido pola CPCTE, presidida pola Dirección de Seguridade na Circulación, na que, derivadas do Estudo de Viabilidade, se establecen as condicións de transporte e as prescricións de circulación que se deberán cumprir no transcurso do mesmo. No caso de ser necesario, poderase determinar, entre outras prescricións, a necesidade de persoal de acompañamento de vía, electrificación ou outros.

**Banda de Mantemento:** Reserva da capacidade de vía necesaria para o mantemento ordinario da infraestrutura.

**Beneficio Razoable:** Un índice de remuneración do capital propio que teña en conta o risco, incluído o risco que afecta aos ingresos ou á inexistencia deste, asumido polo explotador da instalación de servizo e que estea en consonancia co índice medio rexistrado no sector durante os últimos anos.

**Bloqueo:** Sistema ou proceso cuxo obxectivo é garantir que os trens que circulen pola mesma vía e no mesmo sentido, o fagan separados a unha distancia que impida o seu alcance, e que cando un tren circule por unha vía, non circule outro en sentido contrario pola mesma vía.

**Calendario de Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura:** Calendario de prazos que deberá seguir unha EF ou Candidato Habilitado para solicitar a adxudicación de Capacidade de infraestrutura.

**Candidatos:** As empresas ferroviarias e as agrupacións empresariais internacionais que constitúan ditas empresas. Igualmente, as Administracións públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que teñan interese de servizo público na adquisición de capacidade ou os consignatarios, os cargadores e aquelas empresas transportistas e operadores de transporte que, sen ter a consideración de empresas ferroviarias, teñan interese comercial na adquisición de capacidade.

**Cantón:** Defínese como cantón de bloqueo a parte de vía ou de cada unha das vías na que, en condicións normais de circulación, non pode haber máis dun tren simultaneamente. En función do sistema de bloqueo, pode estar comprendido entre dúas estacións colaterais ou dous sinais ou pantallas de bloqueo.

**Capacidade de Infraestrutura:** A capacidade para programar as faixas ferroviarias solicitadas para un segmento da infraestrutura durante un período determinado.

**Capacidade da Instalación de Servizo:** Potencial de utilización dunha instalación de servizo e de prestación dun servizo durante un período determinado, tendo en conta o tempo necesario para acceder ou abandonar a instalación de servizo.

**Cargadeiro:** Infraestrutura ferroviaria de titularidade pública ou privada, consistente nunha instalación de vías para a carga, descarga e estacionamento de vagóns con conexión a unha liña a través de unha ou varias agullas de plena vía (ou a un terminal de transporte de mercadorías), que serva para complementar o Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

**Centro de Xestión de Rede H24:** Área de Adif cuxa función principal é a coordinación da xestión do tráfico ferroviario coas diferentes Delegacións de Circulación e Centros de Regulación e Control da Rede de Alta Velocidade. Así como facilitar ás EE.FF. solucións alternativas antes cambios na programación do seus tráficos, e calquera outra solución que axude a manter a regularidade e normalidade nas súas circulacións. Igualmente, e se as condicións de explotación o requiren, establecerá plans alternativos de transporte ante as distintas continxencias e incidencias que se presentan na Rede.

**Certificado de Seguridade:** O certificado de seguridade acredita que a empresa ferroviaria estableceu o seu propio sistema de xestión da seguridade e está en condicións para cumprir os requisitos sobre sistemas de control, circulación e seguridade ferroviaria, sobre coñecementos e requisitos do seu persoal relacionado coa seguridade da circulación ferroviaria e sobre características técnicas do material rodante que utilizará e das condicións do seu mantemento para controlar os riscos e operar na rede con seguridade.

**Comisións TOC:** Son as que definen e acordan a programación de actuacións e obras na infraestrutura que afecten permanentemente á circulación de trens e circunstancias que se deben contemplar nos sucos asignados aos operadores. Están compostas por persoal do administrador de infraestruturas de mantemento de infraestrutura, construción de infraestrutura e Circulación.

**Coordinación:** Proceso polo que o Xestor de Capacidades e os Candidatos tratan de resolver situacións de conflito de solicitudes e adxudicacións de capacidade de infraestrutura.

**Declaración sobre a Rede (DR):** Documento que recolle as características da infraestrutura posta a disposición das EE.FF. e as condicións de acceso a esta. Detallas as normas xerais, prazos, procedementos e criterios relativos aos sistemas de Canons e adxudicación de capacidade. Tamén contén calquera outra información que poida ser necesaria para cursar unha solicitude de Capacidade de infraestrutura.

**Desenvolvemento da Infraestruturas Ferroviaria:** Planificación da rede, a planificación financeira e dos investimentos e a construción e mellora da infraestrutura.

**Empresa Ferroviaria (EF):** Son empresas ferroviarias as entidades, titulares dunha licenza de empresa ferroviaria, cuxa actividade principal consiste en prestar servizos de transporte de viaxeiros ou de mercadorías por ferrocarril, nos termos establecidos na LSF. As empresas ferroviarias deberán, en todo caso, proporcionar a tracción. Igualmente, son consideradas empresas ferroviarias as que proporcionen exclusivamente a tracción.

**Entidade Encargada do Mantemento:** Entidade encargada do mantemento de vehículos ferroviarios, rexistrada como tal no Rexistro Especial Ferroviario e que asume a responsabilidade das seguintes funcións de mantemento: xestión, desenvolvemento do mantemento, xestión do mantemento da flota, e execución do mantemento.

**Especificacións Técnicas de Homologación (ETH):** Conxunto de normas técnicas, requisitos e condicións que, en materia de seguridade, fiabilidade, compatibilidade técnicas, salubridade, de protección ambiental e, se for o caso, de interoperabilidade, debe cumprir todo vehículo ferroviario para poder obter as autorizacións de posta en servizo e de circulación.

**Especificacións Técnicas de Interoperabilidade (ETI):** Unha especificación adoptada en conformidade coa normativa comunitaria da que é obxecto cada subsistema ou parte de subsistema, para satisfacer os requisitos esenciais e garantir a interoperabilidade do sistema ferroviario.

**Explanación:** A franxa de terreo na que se modificou a topografía natural do chan e sobre a que se constrúe a liña férrea, dispóñense os seus elementos funcionais e sitúanse as súas instalacións.

**Explotación da Infraestrutura Ferroviaria:** adxudicación de sucos ferroviarios, xestión do tráfico e fixación de canons polo uso da infraestrutura.

**Explotador da Instalación de Servizo:** A entidade privada ou pública responsable da xestión dunha ou varias das instalacións de servizos especificadas no rtigo 42 da LSF, ou da prestación a empresas ferroviarias dun ou varios dos servizos aos que están destinados as ditas instalacións e os complementarios e auxiliares definidos na LSF.

**Factor de Imputación (Fi):** Porcentaxe de responsabilidade do indicador asignado a cada ámbito de xestión.

**Faixa horaria:** A Capacidade de infraestrutura necesaria para que un tren circule entre dous puntos nun período de tempo determinado.

**Xestor de Capacidades (XC):** Departamento de Adif que ten encomendada a planificación e adxudicación de capacidade na RFIG administrada por Adif e por ADIF-Alta Velocidade, á que remiten os candidatos as solicitudes de capacidade de infraestrutura. En Adif enmárcase na Dirección de Xestión de Capacidade da Dirección Xeral de Circulación e Xestión Capacidade de Adif.

**GTRENES:** Aplicación de Adif, orientada á xestión de trens en canto ás súas composicións e características, así como ás alteracións que sufran no seu percorrido segundo o plano de transporte en períodos inferiores a un día. Está dispoñible para todas las EE.FF., telematicamente mediante protocolos de conexión segura.

**Habilitación:** Documento que faculta ao titular da mesma para exercer unhas funcións cuxa capacidade para desempeñalas foi acreditada mediante a superación dunha formación formal, consonte o RD 664/2015 RCF.

**Habilitacións dun Centro de Mantemento:** Autorización outorgada polo administrador de infraestruturas ferroviarias que faculta a un centro de mantemento de material rodante titular da mesma para realizar cada intervención de mantemento ou conxunto de operacións de mantemento sobre un determinado tipo ou clase de vehículo ferroviario.

**Homologación dun Centro de Mantemento:** Autorización outorgada pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a un centro de mantemento de material rodante ferroviario na que se reflicta que cumpre as condicións regulamentarias, técnicas e operativas esixidas para poder desenvolver a súa actividade.

**Horario de Servizo:** Documento no que se inclúe o conxunto de todos os datos que determinan os movementos planificados de trens e material rodante que terán lugar sobre unha determinada infraestrutura, no período ao que dito Horario de Servizo se refire.

**Indicador para os P.P.S.I. (IP):** Para o sistema de incentivos, marxe de tempo, medido en minutos, a partir do que se considera que un tren atrasado a destino está incluído no S.I. Para o tráfico de mercadorías aplícase a Oferta Axustada (OA).

**Infraestrutura Conxestionada:** O tramo de infraestrutura para o que non se pode atender plenamente a demanda de capacidade de infraestrutura durante determinados períodos, nin sequera após a coordinación das distintas solicitudes de Capacidade.

**Itinerario:** Percorrido que realiza un tren, cando se pode ir por distintas liñas, dunha orixe a un destino.

**Itinerario Alternativo:** itinerario distinto entre a mesma orixe e o mesmo destino, sempre que exista posibilidade de substitución de ambos itinerarios para a explotación, por parte da empresa ferroviaria, do servizo de transporte de viaxeiros ou mercadorías en cuestión.

**Licenza de Empresa Ferroviaria:** Autorización outorgada por un Estado a unha empresa que é recoñecida a súa condición de empresa ferroviaria, condición que pode estar limitada á prestación de determinados tipos de servizos de transporte.

**Liña:** Parte da infraestrutura ferroviaria que une dous puntos determinados e que está integrada polos seguintes elementos: plataformas da vía, superestrutura de vía (que inclúe o balastro e o material de vía, como travesas, suxeicións, carrís, desvíos e aparellos), obras civís, como pontes, pasos elevados, viadutos e túneles, todas as instalacións de electrificación (incluídos postes, liñas área de contacto, centros de transformación e subestacións eléctricas) e instalacións de seguridade, de sinalización e de telecomunicación da vía e elementos que permiten a iluminación. Non se consideran incluídos no concepto de liña, as estacións de transporte de viaxeiros e terminais de transporte de mercadorías ou outros edificios ou instalacións de atención ao viaxeiro.

**Liña especializada:** Declaración relativa a determinados tramos da rede nos que o administrador de infraestruturas ferroviarias prioriza un tipo de tráfico concreto en determinados períodos horarios.

**Mallas:** Sistema informático do administrador de infraestruturas para a programación das capacidades.

**Manobra:** Movemento consistente en: Agregar ou segregar vehículos dun tren. Formar ou descompoñer un tren–Clasificar os vehículos ou cortes de material–Desprazar un tren os vehículos pola mesma vía ou dunha a outra dentro dos límites de manobras.–Realizar os movementos necesarios para o cambio de largo nos trens cuxa tecnoloxía o admite, nos cambiadores de largo. Traer ou levar material de/a dependencias de plena vía carentes de sinal de protección telemandada desde a estación ou o CTC. Realizar movementos de material entre dependencias colaterais que se complementen, constituíndo un complexo ferroviario loxístico.

**Manual de Capacidades:** Documento complementario a DR no que se detallan as normas específicas de asignación de capacidade aplicables en cada liña da rede.

**Material Rodante Auxiliar:** Considéranse material rodante auxiliar aqueles vehículos ferroviarios que están habilitados especificamente para as tarefas de supervisión, recoñecemento e mantemento da vía e das súas instalacións fixas, incluídos, entre outros, a maquinaria de vía e os vehículos ferrocarril-estrada (bimodais), así como os destinados a trens taller e de auxilio.

**Mercadorías Perigosas:** Son os materiais e obxectos cuxo transporte está prohibido pola RID (Regulamento Internacional sobre o transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril) ou está autorizado só baixo determinadas condicións, xa que se trata de substancias/artigos que teñen propiedades perigosas que poden causar lesións ás persoas e danos ao medio ambiente, á propiedade e a outros bens, a menos que se manexen adecuadamente durante o transporte–incluído o movemento, carga, descarga, almacenamento e outras manipulacións. Por exemplo, materiais e obxectos explosivos, gases, líquidos inflamables, substancias tóxicas, materiais radioactivos.

**Oferta Axustada (OA):** Conxunto de trens de mercadorías planificados que non foron suprimidos en orixe.

**Organismos de Certificación:** Entidades acreditadas pola Entidade Nacional de Acreditación (ENAC) segundo as normas harmonizadas da serie UNE 66500 (EN 45000), encargadas de validar o cumprimento das ETH polo material rodante.

**Organismo Notificado:** O encargado de avaliar a conformidade ou a idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade ou de tramitar o procesamento de verificación "CE" dos subsistemas.

**Plan Alternativo de Transporte (PAT):** Variación temporal da planificación básica ou principal a un Candidato polo administrador de infraestruturas ferroviarias nunha liña concreta, por mor de incidencias no tráfico ou ás variacións importantes na Capacidade de vía, mesmo de maneira programada (obras, por exemplo).

**Plan de Aumento de Capacidade:** A medida ou conxunto de medidas, acompañadas dun calendario de aplicación, proponse para mitigar as limitacións de Capacidade que motivaron a cualificación dun tramo como infraestrutura conxestionada.

**Plan de Continxencia:** É o elaborado polo administrador de infraestruturas ferroviarias que contén a relación das Administracións, os organismos e os órganos públicos que deben ser informados no caso de incidente importante ou de perturbación grave do tráfico ferroviario. Deberá adecuarse ao establecido na lexislación estatal sobre protección civil, e tomar en consideración as competencias autonómicas na materia.

**Plan de Mantemento dun Vehículo Ferroviario:** Documento que recolle o conxunto de operacións de mantemento que definen cada unha das intervencións de mantemento que se deben realizar sobre un vehículo ferroviario e a frecuencia coa que estas se deben realizar ao longo da súa vida útil para conservar, no estado requirido durante a súa validación, as características técnicas que, en materia de seguridade, fiabilidade, compatibilidade técnica, salubridade, protección ambiental e, se for o caso, interoperabilidade, lles foron esixidas conforme o disposto nas ETH.

**Plan de Transporte (PT):** Conxunto de operacións planificadas de maneira estable por unha EF ou outros Candidatos, dirixidas á prestación de servizos de transporte, asociadas a unha asignación de sucos e de recursos técnicos e humanos.

**Posto de Mando (PM):** Departamento específico do administrador de infraestruturas encargado da xestión e regulación do tráfico en tempo real.

**Rail Net Europe (RNE):** É a organización europea que ten como finalidade asignar capacidade para todo tipo de tráfico ferroviario internacional de forma rápida e eficiente, de acordo coas leis e regulamentos nacionais e da Unión Europea.

**Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG):** A Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) está integrada polas infraestruturas ferroviarias, que resulten esenciais para garantir un sistema común de transporte ferroviario en todo o Estado ou cuxa administración conxunta sexa necesaria para o correcto funcionamento dese sistema común de transporte, como as vinculadas aos itinerarios de tráfico internacional, as que enlacen as distintas comunidades autónomas e as súas conexións e accesos aos principais núcleos de poboación e de transporte ou a instalacións esenciais para a economía ou a defensa nacional.

**Rexistro Especial Ferroviario (REF):** Ten por obxecto a inscrición, de oficio, das entidades e persoas físicas e xurídicas cuxa actividade estea vinculada ao sector ferroviario e requiran, para o seu exercicio, a correspondente licenza de empresa ferroviaria ou dun título habilitante, en conformidade co disposto na Lei do Sector Ferroviario, no Regulamento e nas demais normas de desenvolvemento. Entre as funcións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria está a de organizar e xestionar este rexistro.

Tamén se inscribirán no Rexistro Especial Ferroviario as Administracións Públicas con atribucións en materia de prestación de servizos de transporte que manifesten o seu interese por solicitar a Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura necesaria para a prestación de determinados servizos de transporte ferroviario.

**Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF):** Documento que establece as normas de circulación sobre a RFIG e as condicións necesarias para a circulación dos trens, incorporando os principios que rexen a organización da circulación, o vocabulario técnico básico, os documentos de uso obrigatorio, o significado dos sinais, as normas que se deben cumprir para a circulación de trens pola RFIG, a súa entrada, saída e paso polas estacións, tipos de bloqueo e enclavamento, normas para a composición e freada de trens, forma de realización de manobras, etc.

**Reserva de Capacidade:** É aquela que, previa avaliación do administrador de infraestruturas ferroviarias, non é posta á disposición dos candidatos autorizados no proceso de adxudicación anterior á formulación do horario de servizo definitivo, a fin de dar resposta con rapidez ás solicitudes específicas de capacidade. Isto tamén será aplicable nos casos de infraestrutura conxestionada.

**Atraso á Chegada (RLL):** Tempo transcorrido, medido en minutos, entre a hora real de chegada a destino e a hora planificada.

**Atraso Computable (RC):** Para cada tren, tempo de atraso medido en minutos en que supera o indicador de puntualidade establecido para o mesmo no sistema de incentivos.

**Atraso Neto (Rn):** Para determinar o atraso dos trens dea Oferta Axustada terase en conta o Atraso Neto (Rn), que se define como a diferenza medida en minutos entre o Atraso á Chegada (RLL) e o Atraso en Orixe (RO).

**Servizo Ferroviario Conexo:** Servizo básico, complementario ou auxiliar incluído nos puntos 2, 3 e 4 do Anexo II da Directiva 2012/34/UE.

**Servizo Internacional de Transporte de Mercadorías:** Calquera servizo de transporte no que o tren cruce, polo menos, unha das fronteiras españolas. O tren pode compoñerse ou dividirse, ou ambas as cousas, e as distintas seccións ter diferentes orixes e destinos, sempre que todos os vagóns crucen polo menos unha fronteira.

**Servizo Internacional de Transporte de Viaxeiros:** Calquera servizo de transporte no que o tren cruce, polo menos, unha das fronteiras españolas e cuxo principal obxectivo sexa transportar viaxeiros entre estacións situadas en distintos Estados. O tren pode compoñerse ou dividirse, ou ambas as cousas, e as distintas partes poden ter procedencias e destinos diferentes, sempre que todos os vagóns crucen polo menos unha fronteira.

**Sistema de Xestión de Trens Especiais (SIGES):** É o sistema informático que xestiona as peticións dos sucos inmediatos. Estes sucos solicítanse normalmente con menos dun día de antelación e por motivos excepcionais. Está dispoñible para todas las EE.FF., telematicamente mediante protocolos de conexión segura.

**Sistema Informático de Petición de Sucos Ocasionais e Regulares (SIPSOR):** É o sistema informático que o administrador de infraestruturas pon a disposición das EE.FF. e demais Candidatos Habilitados no proceso de adxudicación da capacidade, para a solicitude dos sucos regulares (SERVITREN) e os sucos ocasionais (TRENDIA).

**Suco:** A capacidade de infraestrutura necesaria para un tren circular entre dous puntos nun período de tempo determinado.

**Tramo:** Parte significativa dunha liña ferroviaria.

**Tren Impuntual:** Tren que chega a destino programado cun atraso superior ao indicador establecido.

**Tren Suprimido:** Tren que se suprime á súa saída ou en calquera punto do seu percorrido, sen estar programado, por mor de incidencias na explotación ferroviaria ou a petición da empresa ferroviaria. Este tren considérase impuntual, agás os trens de mercadorías para os que se solicitou a modificación do destino previsto.

**Limiar de Puntualidade (UP):** Para o sistema de incentivos, marxe de tempo, medido en minutos, a partir do que se considera que un tren atrasado chegado a destino é impuntual.

**Portelo Único/One Stop Shop (OSS):** Punto de contacto, no ámbito nacional, que poñen os administradores de infraestrutura á disposición dos Candidatos para solicitar información e capacidade para o acceso á infraestrutura en todas as redes integradas.

***NOTA*:** Os termos do glosario só teñen fins informativos; as definicións son de carácter xeral e non son legalmente vinculantes.

Ademais, RNE publicou un glosario de termos en inglés que está dispoñible en:

http://www.rne.eu/organisation/network-statements/

# Anexo F

## Catálogo de Eixes e Liñas da RFIG

As seguintes liñas e tramos forman parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral titularidade de Adif, ordenadas por eixes.

**Actualizado o 1 de xaneiro de 2024.**

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| **EIXE 01. MADRID–CHAMARTÍN–CLARA CAMPOAMOR–IRÚN / FRONTEIRA FRANCESA** | | | | |
| 100 | P.K. 641,181 (Frontelra Francesa) (Desde Hernani) | MADRID-CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR | 1668 | 3 KV CC |
| 102* | BIF. ARANDA | MADRID-CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR | 1668 | NO / 3 KV CC |
| 104 | ALCOBENDAS- SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES | UNIVERSIDAD- CANTOBLANCO | 1668 | 3 KV CC |
| 108 | VALLADOLID-CAMPO GRANDE | LA CARRERA (CGD) | 1668 | 3 KV CC |
| 110 | SEGOVIA | VILLALBA DE GUADARRAMA | 1668 | 3 KV CC |
| 112 | BIF. LÍNEA MADRID-HENDAYA | VALLADOLID-ARGALES | 1668 | 3 KV CC |
| 116 | LOS COTOS | CERCEDILLA | 1000 | 1,5 KV CC |
| 120 | "FRONTEIRA VILAR FORMOSO (P.K. 124,235) FUENTES DE OÑORO" | MEDINA DEL CAMPO | 1668 | NO / 25 KV CA/ 3 KV CC |
| 122 | SALAMANCA | ÁVILA | 1668 | NO |
| 156 | BIF. VILLAMURIEL DE CERRATO | CAMBIADOR DE VILLAMURIEL | 1668 | 3 KV CC |
| 164 | PALENCIA ARROYO VILLALOBÓN | MAGAZ | 1668 | 3 KV CC |
| 166 | BIF. RUBENA | VILLAFRIA | 1668 | 3 KV CC |
| 168 | VILLAFRIA | BIF. RUBENA-AG. KM. 377,3 | 1668 | 3 KV CC |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 176 | VALDESTILLAS | CAMBIADOR VALDESTILLAS | 1668 | 3 KV CC |
| 188 | BIF. ARROYO DE LA GOLOSA | CAMBIADOR DE MEDINA AV | 1668 | 25 KV CA |
| 700 | INTERMODAL ABANDO IND. PRIETO | CASETAS | 1668 | 3 KV CC |
| 704 | BIF. RIOJA | BIF. CASTILLA | 1668 | 3 KV CC |
| 710 | ALTSASU | CASTEJÓN DE EBRO | 1668 | 3 KV CC |
| 712 | BIF. KM. 534,0 | BIF. KM. 231,5 | 1668 | 3 KV CC |
| 720 | SANTURTZI | INTERMODAL ABANDO IND. PRIETO | 1668 | 3 KV CC |
| 722 | MUSKIZ | DESERTU-BARAKALDO | 1668 | 3 KV CC |
| 724 | BILBAO MERCADORÍAS. | SANTURTZI | 1668 | 3 KV CC |
| 726 | BIF. LA CASILLA | AGUJA DE ENLACE | 1668 | 3 KV CC |
| 904 | BIF. FUENCARRAL | FUENCARRAL AG. KM. 4,5 | 1668 | 3 KV CC |
| 910 | MADRID-ATOCHA CERCANÍAS | PINAR DE LAS ROZAS | 1668 | 3 KV CC |
| 912 | LAS MATAS | PINAR DE LAS ROZAS | 1668 | 3 KV CC |
| 914 | BIF. CHAMARTÍN | BIF. P. PÍO | 1668 | 3 KV CC |
| **EIXE 02. MADRID–CHAMARTÍN–CLARA CAMPOAMOR–ZARAGOZA–LLEIDA–BARCELONA–PORTBOU / CERBERE** | | | | |
| 200 | MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR | BARCELONA–EST. DE FRANÇA | 1668 | 3 KV CC |
| 202 | TORRALBA | SORIA | 1668 | NO |
| 204 | BIF. CANFRANC | CANFRANC | 1668 | NO |
| 206 | LLEIDA-PIRINEUS | P.K. 1,927 (LLEIDA-PIRINEUS) | 1668 | NO |
| 208 | SAN JUAN DE MOZARRIFAR | SAN GREGORIO | 1668 | 3 KV CC |
| 210 | MIRAFLORES | S. VICENC DE CALDERS | 1668 | 3 KV CC |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 212 | HOYA DE HUESCA-AGUJA KM. 2,3 | BIF. HOYA DE HUESCA | 1668 | NO |
| 214 | C.I.M. DE ZARAGOZA | LA CARTUJA | 1668 | 3 KV CC |
| 216 | BIF. PLAZA- AG. KM. 1,4 | BIF. PLAZA- AG. KM. 8,9 | 1668 | 3 KV CC |
| 218 | BIF. PLAZA | ZARAGOZA-PLAZA | 1668 | 3 KV CC |
| 220 | LLEIDA- PIRINEUS | BIF. VILANOVA | 1668 | 3 KV CC |
| 222 | FRONTERA LA TOUR DE CAROL-ENVEIGT (P.K. 50,707 ) / PUIGCERDÁ | BIF. AIGÜES | 1668 | 3 KV CC |
| 224 | CERDANYOLA UNIVERSITAT | CERDANYOLA DEL VALLES | 1668 | 3 KV CC |
| 230 | LA PLANA- PICAMOIXONS | REUS | 1668 | 3 KV CC |
| 234 | REUS | CONSTANTI | 1668 | 3 KV CC |
| 238 | CASTELLBISBAL- AGUJAS LLOBREGAT | BARCELONA- MORROT | 1435 /1668 | 3 KV CC |
| 240 | SANT VICENÇ DE CALDERS | L'HOSPITALET DE LLOBREGAT | 1668 | 3 KV CC |
| 242 | MARTORELL- SEAT | AGUJA KM. 71,185 | 1668 | 3 KV CC |
| 244 | AGUJA KM. 70,477 | AGUJA KM. 0,500 | 1668 | 3 KV CC |
| 246 | MOLLET-SANT FOST | CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBI | 1435 / 1668 | 3 KV CC |
| 250 | BELLVITGE AGUJA KM.674,8 | L'HOSPITALET DE LLOBREGAT | 1668 | 3 KV CC |
| 254 | AEROPORT | EL PRAT DE LLOBREGAT | 1668 | 3 KV CC |
| 260 | FIGUERES-VILAFANT | VILAMALLA | 1435 / 1668 | 3 KV CC |
| 270 | FRONTERA CERBERE (P. K. 274,305) / PORTBOU | BIF. ARAGÓ | 1435 / 1668 | 3 KV CC |
| 276 | MAÇANET-MASSANES | L´HOSPITALET DE LLOBEGAT | 1668 | 3 KV CC |
| 278 | LA LLAGOSTA | BIF.  NUDO MOLLET | 1668 | 3 KV CC |
| 282 | CAMBIADOR PLASENCIA-DE JALÓN | CAMBIADOR PLASENCIA AG. KM.308,6 | 1668 | 3 KV CC |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 284 | CIM- AGUJA KM. 337,1 | CIM- AGUJA KM. 0,7 | 1668 | 3 KV CC |
| 286 | LA CARTUJA-AGUJA KM. 23,3 | LA CARTUJA-AGUJA KM. 351,1 | 1668 | 3 KV CC |
| 288 | MIRAFLORES- AGUJA KM. 345,6 | MIRAFLORES- AGUJA KM. 0,9 | 1668 | 3 KV CC |
| 290 | CIM- AGUJA KM. 337,1 | CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS | 1668 | 3 KV CC |
| 294 | RODA DE BARÁ-CAMB. DE ANCHO | RODA DE BARÁ | 1668 | 3 KV CC |
| 610 | SAGUNT | BIF. TERUEL | 1668 | NO |
| 612 | SAGUNT-AGUJA KM. 32,3 | SAGUNT-AGUJA KM. 268,8 | 1668 | NO |
| 622 | AGUJA CLASIF. KM. 272,0 | TARRAGONA MERCADERIES | 1668 | 3 KV CC |
| 624 | AGUJA CLASIF. KM. 100,4 | TARRAGONA | 1668 | 3 KV CC |
| 630 | PORT AVENTURA | TARRAGONA | 1668 | 3 KV CC |
| 702 | CABAÑAS DE EBRO | GRISÉN | 1668 | 3 KV CC |
| 902 | PITIS | HORTALEZA | 1668 | 3 KV CC |
| 906 | FUENCARRAL-COMPLEJO | MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR | 1668 | 3 KV CC |
| 908 | HORTALEZA | AEROPUERTO -T4 | 1435 / 1668 | 3 KV CC |
| 930 | MADRID-ATOCHA CERCANÍAS | SAN FERNANDO DE HENARES | 1668 | 3 KV CC |
| 932 | MADRID-ATOCHA CERCANÍAS | MADRID-SANTA CATALINA | 1668 | 3 KV CC |
| 940 | O'DONNELL | VICÁLVARO MERCADORÍAS | 1668 | 3 KV CC |
| 942 | VILLAVERDE BAJO | VALLECAS-INDUSTRIAL | 1668 | 3 KV CC |
| 944 | VICÁLVARO | VICÁLVARO MERCADORÍAS | 1668 | 3 KV CC |
| 948 | VICÁLVARO-MER.AGUJA KM. 3,007 | BIF. VICÁLVARO MERCADORÍAS | 1668 | 3 KV CC |

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| **EIXE 03. MADRID–CHAMARTÍN–CLARA CAMPOAMOR -VALENCIA–CAMBIADOR BOELLA (CAMP TARRAGONA)** | | | | |
| 300 | MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR | VALENCIA-ESTACIÒ DEL NORD | 1668 | 3 KV CC |
| 302 | AGUJA KM. 146,1 | ALCÁZAR DE SAN JUAN | 1668 | 3 KV CC |
| 304 | ALFAFAR-BENETUSSER | VALENCIA LA FONT DE SANT LUIS | 1668 | 3 KV CC |
| 310* | ARANJUEZ (Ata Tarancón) | VALENCIA - LA FONT DE SANT LLUIS (Desde Utiel) | 1668 | NO |
| 312 | CASTILLEJO- AÑOVER | ALGODOR | 1668 | 3 KV CC |
| 314 | XIRIVELLA-L'ALTER (APD) | VALENCIA - SANT ISIDRE | 1668 | NO |
| 318 | CAMBIADOR ALBACETE | ALBACETE- AGUJA KM. 279,4 | 1668 | 3 KV CC |
| 320 | CHINCHILLA MONTEAR. AG.KM. 298,4 | MURCIA DEL CARMEN | 1668 | NO |
| 322* | AGUILAS | MURCIA MERCADORÍAS | 1668 | NO |
| 330 | LA ENCINA | ALACANT-TERMINAL | 1668 | 3 KV CC |
| 332 | LA ENCINA AGUJA KM. 2,963 | CAUDETE | 1668 | 3 KV CC |
| 336 | EL REGUERÓN AGUJA KM. 525,3 | ALACANT-TERMINAL | 1668 | NO |
| 338 | CAMBIADOR VALENCIA | VALENCIA-JOAQUIM SOROLLA | 1668 | 3 KV CC |
| 340 | MOIXENT | BIF MOIXENT | 1668 | 3 KV CC |
| 342 | ALCOI | XATIVA | 1668 | NO |
| 344 | GANDIA | SILLA | 1668 | 3 KV CC |
| 346 | GANDIA-PORT | GANDIA MERCADERIES | 1668 | 3 KV CC |
| 348 | FORD (Ata límite PK 3,251) | SILLA | 1668 | 3 KV CC |
| 350 | BIF. BENALÚA | BIF. ALACANT | 1668 | NO |
| 602 | BIF. PUERTO CABANYAL | VALENCIA PUERTO NORTE (Ata límite PK 6,7) | 1668 | NO |
| 604 | LES PALMES | PORT DE CASTELLO | 1668 | NO |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 606 | BIF. PUERTO F.S.L. | VALENCIA PUERTO SUR (Ata límite PK 7,1) | 1668 | NO |
| 608 | VALENCIA-F.S.L. MERCADORÍAS | VALENCIA F.S.L. - AG. KM. 5,8 | 1668 | NO |
| 614 | BIF. JOAQUIN SOROLLA-IBÉRICO | VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA | 1668 | 3 KV CC |
| 620 | TORTOSA | L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA | 1668 | 3 KV CC |
| 900 | MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR | MADRID-ATOCHA CERCANÍAS (Vía Recoletos) | 1668 | 3 KV CC |
| 916 | BIF. SANTA CATALINA | MADRID-SANTA CATALINA | 1668 | 3 KV CC |
| 934 | MADRID-ABROÑIGAL | BIF. REBOLLEDO | 1668 | 3 KV CC |
| 936 | SAN CRISTOBAL INDUSTRIAL | VILLAVERDE BAJO | 1668 | 3 KV CC |
| 946 | MADRID-SANTA CATALINA | VILLAVERDE BAJO | 1668 | 3 KV CC |
| **EIXE 04. ALCÁZAR DE SAN JUAN–CÓRDOBA–SEVILLA–CÁDIZ / BADAJOZ** | | | | |
| 400 | ALCÁZAR DE SAN JUAN | CÁDIZ | 1668 | 3 KV CC |
| 402 | ESPELUY- AGUJA KM. 340,1 | JAÉN | 1668 | 3 KV CC |
| 404 | ESPELUY- AGUJA KM. 338,8 | ESPELUY- AGUJA KM. 150,5 | 1668 | 3 KV CC |
| 406 | LAS ALETAS | UNIVERSIDAD DE CÁDIZ (APD) | 1668 | 3 KV CC |
| 408 | ALCOLEA- AGUJA KM. 431,9 | CAMBIADOR ALCOLEA | 1668 | 3 KV CC |
| 410 | LINARES- BAEZA | ALMERÍA | 1668 | NO / 3 KV CC |
| 414 | BIF. ALMERÍA | BIF. GRANADA | 1668 | NO |
| 416 | MOREDA | GRANADA | 1668 | NO |
| 418 | ANTEQUERA- STA.ANA-AGJ.KM.50,4 | ANTEQUERA- STA.ANA-AGJ.KM.48,3 | 1668 | 3 KV CC |
| 420 | BIF. LAS MARAVILLAS | ALGECIRAS | 1668 | NO |
| 422 | BIF. UTRERA | FUENTE DE PIEDRA | 1668 | NO |

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 428 | CAMBIADOR ANTEQUERA | ANTEQUERA- S. ANA-AGUJA KM. 50,4 | 1668 | NO |
| 430 | BIF. CÓRDOBA MERCADORÍAS | LOS PRADOS | 1668 | 3 KV CC |
| 432 | CÓRDOBA | EL HIGUERÓN | 1668 | 3 KV CC |
| 436 | FUENGIROLA | MÁLAGA-CENTRO ALAMEDA (APD) | 1668 | 3 KV CC |
| 438 | HUELVA MERCADORÍAS AG. KM. 107,4 - | ACCESO PUERTO DE HUELVA | 1668 | NO |
| 440 | BIF. LOS NARANJOS | HUELVA | 1668 | 3 KV CC |
| 442 | CAMBIADOR MAJARABIQUE | BIF. LOS NARANJOS | 1668 | 3 KV CC |
| 444 | BIF. TAMARGUILLO | LA SALUD | 1668 | 3 KV CC |
| 446 | BIF. CARTUJA | CARTUJA | 1668 | 3 KV CC |
| 450 | BIF. LA NEGRILLA | BIF. S. BERNARDO | 1668 | 3 KV CC |
| 452 | PUERTO DE SEVILLA (Desde límite PK 1,717) | LA SALUD | 1668 | NO |
| 454 | CAMBIADOR MAJARABIQUE | BIF. SAN JERÓNIMO | 1668 | 3 KV CC |
| 456 | LA SALUD-AGUJA KM. 6,2 | LA SALUD-AGUJA KM. 10,2 | 1668 | 3 KV CC |
| 458 | MAJARABIQUE- ESTACION | BIF. SAN JERÓNIMO | 1668 | 3 KV CC |
| 460* | BIF. RÍOFRIO | FUENTE DE PIEDRA | 1668 | NO |
| 464* | BIF. TOCÓN | BIF. LA CHANA | 1668 | NO |
| 508 | BADAJOZ | KM. 517,6 (FRONTERA) | 1668 | NO |
| 512 | ZAFRA | HUELVA-MERCADORÍAS | 1668 | NO |
| 514 | ZAFRA | JEREZ DE LOS CABALLEROS (CGD) | 1668 | NO |
| 516 | MÉRIDA | LOS ROSALES | 1668 | NO |
| 520 | CIUDAD REAL | BADAJOZ (Hasta Mérida) | 1668 | 3 KV CC / NO |
| 522 | MANZANARES | CIUDAD REAL | 1668 | 3 KV CC |
| 524 | CIUDAD REAL- MIGUELTURRA | BIF. POBLETE | 1668 | 3 KV CC |
| 528 | ALMORCHÓN | MIRABUENO | 1668 | NO |

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| **EIXE 05. MADRID ATOCHA - CÁCERES - VALENCIA DE ALCÁNTARA** | | | | |
| 500 | BIF. PLANETARIO | BIF. CASA DE LA TORRE (Ata Monfragüe) | 1668 | NO/3 KV CC |
| 502 | CÁCERES | PK 428,5 (FRONTERA) | 1668 | NO |
| 504 | VILLALUENGA-YUNCLER | ALGODOR | 1668 | NO |
| 920 | MÓSTOLES - EL SOTO | PARLA | 1668 | 3 KV CC |
| **EIXE 06. VENTA DE BAÑOS–LEÓN–OURENSE–VIGO / SANTIAGO–A CORUÑA** | | | | |
| 130 | GIJÓN-SANZ CRESPO | VENTA DE BAÑOS (Ata La Robla) | 1668 | 3 KV CC |
| 130 | GIJÓN-SANZ CRESPO (Desde León) | VENTA DE BAÑOS | 1668 | 3 KV CC |
| 132 | BIF. TUDELA-VEGUIN | ABLAÑA | 1668 | 3 KV CC |
| 134 | LEÓN-CLASIFICACIÓN | BIF. QUINTANA | 1668 | 3 KV CC |
| 138 | BIF. GALICIA | BIF. ASTURIAS | 1668 | 3 KV CC |
| 140 | BIF. TUDELA-VEGUIN | EL ENTREGO | 1668 | 3 KV CC |
| 142 | SOTO DE REY | BIF. OLLONIEGO | 1668 | 3 KV CC |
| 144 | SAN JUAN DE NIEVA | VILLABONA DE ASTURIAS | 1668 | 3 KV CC |
| 146 | BIF. VIELLA | BIF. PEÑA RUBIA | 1668 | 3 KV CC |
| 148 | TRASONA (Desde límite PK 0,450) | NUBLEDO | 1668 | 3 KV CC |
| 150 | ABOÑO | SERIN | 1668 | 3 KV CC |
| 152 | GIJÓN-PUERTO | VERIÑA | 1668 | 3 KV CC |
| 154 | LUGO DE LLANERA | TUDELA-VEGUIN | 1668 | 3 KV CC |
| 160 | SANTANDER | PALENCIA | 1668 | 3 KV CC |
| 162 | SOLVAY FACTORIA (CGD) | SIERRAPANDO (APD) | 1668 | 3 KV CC |
| 182 | CAMBIADOR CLASIFICACIÓN | BIF. CLASIFICACIÓN | 1668 | 3 KV CC |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 184 | BIF. RÍO BERNESGA | CAMBIADOR DE VILECHA | 1668 | 3 KV CC |
| 800 | A CORUÑA | LEÓN AG. KM.123,6 | 1668 | NO/ 3KV CC |
| 802 | TORAL DE LOS VADOS | VILLAFRANCA DEL BIERZO (CGD) | 1668 | NO |
| 804 | BETANZOS-INFESTA | FERROL | 1668 | NO |
| 810 | BIF. CHAPELA (Desde Redondela) | MONFORTE DE LEMOS | 1668 | 3 KV CC |
| 814 | GUILLAREI | FRONTEIRA VALENCA DO MINHO (km. 5,5) / TUI | 1668 | NO |
| 816 | GUILLAREI- AG. KM. 141,6 | GUILLAREI-AG. KM. 0,9 | 1668 | NO |
| 820 | ZAMORA AG. KM. 233,0 | MEDINA DEL CAMPO | 1668 | NO |
| 822 | BIF. VALORIO | A CORUÑA (Ata Taboadela Ag. Km.234,0) | 1668 | NO |
| 822 | BIF. VALORIO (Desde Ourense) | A CORUÑA (Ata Bif. Coto da Torre) | 1668 | 3 KV CC |
| 822 | BIF. VALORIO (Desde Bif. Coto da Torre) | A CORUÑA (Ata Bif. A Grandeira Ag. Km. 85,0) | 1668 | NO |
| 822 | BIF. VALORIO (Desde Bif. A Grandeira Ag. Km. 85,0) | A CORUÑA | 1668 | 3 KV CC /25 KV CA |
| 826 | CENTRAL TERMICA DE MEIRAMA (Desde límite PK 6,135) | CERCEDA-MEIRAMA | 1668 | NO |
| 828 | BIF. SAN AMARO | PORTAS | 1668 | NO |
| 830 | BIF. UXES | BIF. SAN CRISTOBAL | 1668 | NO |
| 832 | AGUJA KM. 545,4 | BIF. SAN DIEGO | 1668 | NO |
| 834 | A CORUÑA-SAN DIEGO | BIF. EL BURGO | 1668 | NO |
| 836 | BIF. LEÓN | BIF. RIO BERNESGA | 1668 | 3 KV CC |
| 838 | BIF. TORNEROS | BIF. QUINTANA | 1668 | 3 KV CC |
| 840 | CERCEDA-MEIRAMA-AG. KM. 0,729 | MEIRAMA-PICARDEL | 1668 | NO |
| 842 | BIF. RÍO SAR | BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 376,1 | 1668 | 25 KV CA |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| **EIXE 08. REDE DE LARGO MÉTRICO (AGAS LIÑA CERCEDILLA LOS COTOS)** | | | | |
| 360 | LOS NIETOS | CARTAGENA PLAZA BASTARRECHE | 1000 | NO |
| 740 | PRAVIA | FERROL | 1000 | 1,5 KV CC / NO |
| 750 | GIJÓN- SANZ CRESPO | PRAVIA | 1000 | 1,5 KV CC |
| 752 | LAVIANA | GIJON- SANZ CRESPOÓ | 1000 | 1,5 KV CC |
| 754 | SOTIELLO | PUERTO EL MUSEL | 1000 | NO |
| 756 | AGUJA ENLACE SOTIELLO | AGUJA ENLACE VERIÑA | 1000 | NO |
| 758 | LA MARUCA MERCADORÍAS | PUERTO AVILÉS | 1000 | NO |
| 760 | OVIEDO | TRUBIA | 1000 | 1,5 KV CC |
| 762 | TRUBIA | SAN ESTEBAN DE PRAVIA | 1000 | 1,5 KV CC |
| 764 | TRUBIA | COLLANZO | 1000 | NO |
| 770 | SANTANDER | OVIEDO | 1000 | 1,5 KV CC / NO |
| 772 | LIÉRGANES | OREJO | 1000 | 1,5 KV CC |
| 774 | MALIAÑO LA VIDRIERA | PUERTO DE RAOS | 1000 | NO |
| 776 | RIBADESELLA PUERTO | LLOVIO | 1000 | NO |
| 780 | BILBAO LA CONCORDIA | SANTANDER | 1000 | 1,5 KV CC / NO |
| 790* | ARANGUREN | LA ASUNCIÓN UNIVERSIDAD/LEÓN | 1000 | 1,5 KV CC / NO |
| 792 | MATALLANA | LA ROBLA | 1000 | NO |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | LARGO DE VÍA (mm) | ELECTRIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| **EIXE 11. MADRID–CHAMARTÍN–CLARA CAMPOAMOR–VALLADOLID–BURGOS–ROSA MANZANO–LEÓN / ASTURIAS** | | | | |
| 070 | VALLADOLID FUENTE AMARGA KM.192,7 | BIF. CANAL DO DOURO | 1435 / 1668 | 3 KV CC / 25 KV CA |
| **EIXE 12. MADRID–PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES–BARCELONA–FRONTEIRA FRANCIA** | | | | |
| 070 | BIF. HUESCA | HUESCA | 1435 / 1668 | 25 KV CA |
| **EIXE 16. OLMEDO–MEDINA–ZAMORA–GALICIA** | | | | |
| 082 | BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 85,0 | BIF. COTO DA TORRE | 1668 | 25 KV CA |

Especificáronse a orixe e o destino de cada unha das liñas en función do sentido PAR da circulación.

* Liña 790, tráfico suspendido entre la Asunción Universidade e León.
* Liña 102*, LIÑA CON SUSPENSIÓN DA CIRCULACIÓN DE TRENS CON SERVIZO COMERCIAL, traxecto Aranda de Duero-Montecillo (Km. 184,600) a Manzanares-Soto el Real (Km. 36,345).
* Liña 322, Águilas a Murcia Proximidades, suspensión da circulación para execución das obras asociadas á futura liña de alta velocidade Murcia–Almería.
* Liña 310, supresión do servizo de transporte comercial de viaxeiros entre Aranjuez e Tarancón; mantense o tráfico de mercadorías entre Aranjuez e Tarancón.
* Tramos provisionalmente sen servizo:

  En liña 464: de Bifurcación Tocón a Bifurcación La Chana e,

  En liña 460: de Bifurcación Riofrío a Antequera Agulla Km. 50,4.

En conformidade coa Orde FOM/925/2018, do 10 de setembro, pola que se modifica o Catálogo de liñas e tramos da RFIG, aprobado por Orde FOM/710/2015, do 30 de xaneiro.Exclúense do Catálogo de liñas e tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral as liñas: 08-782-Basurto Hospital-Ariz. e 08-784-Irauregui-Lutxana-Barakaldo.

Igualmente, no artigo 2.2 sinálase que, ata que sexa efectivo o traspaso das infraestruturas ferroviarias á Comunidade Autónoma do País Vasco, establecido con data de 1 de maio de 2019, a súa administración, co contido e alcance incluídos no artigo 19 da Lei 38/2015, seguirá sendo realizado pola entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

Publicada no BOE do 14/12/2018, a Resolución do 10 de decembro de 2018, da Secretaría Xeral de Infraestruturas, pola que se publica o Acordo do Consello de Ministros do 7 de decembro de 2018, polo que se traspasan á Comunidade Autónoma do País Vasco as liñas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

Publicado no BOE do 14/12/2018, o Real Decreto 1434/2018, do 7 de decembro, de traspaso á Comunidade Autónoma do País Vasco das funcións e servizos da Administración do Estado en materia de ferrocarrís e transporte ferroviario en relación coas liñas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo, BOE do 14/12/2018.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

# Anexo G

## Capacidade Media das Principais Liñas de Adif

**Datos de Capacidade Setembro 2023**

| LIÑA | CAPACIDADE (1) | TRÁFICO ACTUAL (2) | SUCOS DISPOÑIBLES | SATURACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 070–BIF. HUESCA–HUESCA | 57 | 5 | 52 | 9% |
| 082–BIF. COTO DA TORRE–BIF. A GRAN. AG.KM.85.0 | 180 | 32 | 148 | 18% |
| 100–MADRID CHAM. C. C.–P.K. 641.181 (Fronteira) | 200 | 61 | 139 | 31% |
| 102–MADRID CHAM. C. C.–BIF. ARANDA | 59 | 13 | 46 | 22% |
| 104–UNIV. CANTOBLANCO–ALCOB.- S.S.REYES | 518 | 100 | 418 | 19% |
| 110–VILLALBA GUADARR.-SEGOVIA | 74 | 18 | 56 | 24% |
| 116–LOS COTOS–CERCEDILLA | 28 | 10 | 18 | 36% |
| 120–VILAR FORMOSO–MEDINA DEL CAMPO | 41 | 11 | 30 | 27% |
| 122–SALAMANCA–ÁVILA | 35 | 14 | 21 | 40% |
| 130–VENTA DE BAÑOS–GIJÓN–SANZ CRESPO | 147 | 49 | 98 | 33% |
| 132–BIF. TUDELA VEGUIN–ABLAÑA | 112 | 52 | 60 | 46% |
| 140–BIF. TUDELA VEGUIN–EL ENTREGO | 126 | 44 | 82 | 35% |
| 144–S. JUAN DE NIEVA–VILLABONA DE AST. | 214 | 82 | 132 | 38% |
| 154–LUGO LLANERA -TUDELA VEGUIN | 70 | 19 | 51 | 27% |
| 160–PALENCIA–SANTANDER | 78 | 30 | 48 | 38% |
| 164–MAGAZ–PALENCIA ARROYO VILLALOBÓN | 246 | 19 | 227 | 8% |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

| LIÑA | CAPACIDADE (1) | TRÁFICO ACTUAL (2) | SUCOS DISPOÑIBLES | SATURACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 200–MADRID CHAM. C. C.–BARNA–FRANÇA | 154 | 73 | 81 | 47% |
| 202–TORRALBA-SORIA | 16 | 4 | 12 | 25% |
| 204–BIF. CANFRANC–CANFRANC | 12 | 4 | 8 | 33% |
| 210–MIRAFLORES–S.VICENÇ CALDERS | 121 | 51 | 70 | 42% |
| 214–C.I.M. DE ZARAGO–LA CARTUJA | 189 | 54 | 135 | 29% |
| 220–LLEIDA–PIRINEUS–BIF. VILANOVA | 152 | 62 | 90 | 41% |
| 222–BIF. AIGÜES–LA TOUR DE CAROL–ENVEIGT | 67 | 41 | 26 | 61% |
| 224–CERDANYOLA VALLES-CERDANYOLA UNIV. | 100 | 79 | 21 | 79% |
| 230–PLANA–PICAMOIXON–REUS | 79 | 34 | 45 | 43% |
| 238–CASTELLBISBAL–AG.LLOBR.–BARNA MORROT | 280 | 68 | 212 | 24% |
| 240–S.VICENÇ CALDERS-L'HOSPITALET–LLOBR. | 396 | 133 | 263 | 34% |
| 246–MOLLET–SANT FOST- CASTELLBISBAL–AG. RUBI | 383 | 52 | 331 | 14% |
| 254–AEROPORT–EL PRAT DE LLOB | 102 | 74 | 28 | 73% |
| 270–BIF. ARAGO–CERBERE | 288 | 106 | 182 | 37% |
| 276–MAÇANET–MASSANES–L'HOSPITALET–LLOBR. | 303 | 164 | 139 | 54% |
| 300–MADRID CHAM. C.C. - VALENCIA–NORD | 256 | 80 | 176 | 31% |
| 304–ALFAFAR–BENETUSS–VALENCIA–LA FONT SL | 236 | 29 | 207 | 12% |
| 310–ARANJUEZ-VALENCIA–LA FONT SL | 26 | 8 | 18 | 31% |
| 320–CHINCHILLA. MONT. AG. KM. 298.4–MURCIA DEL C. | 43 | 4 | 39 | 9% |
| 322–MURCIA MERC.–AGUILAS | 27 | 20 | 7 | 74% |
| 330–LA ENCINA–ALACANT–TERMINAL | 82 | 34 | 48 | 41% |
| 332–LA ENCINA–AGUJA KM. 2.963–CAUDETE | 124 | 18 | 106 | 15% |
| 336–EL REGUERÓN AG. KM. 525.3–ALACANT–TERMINAL | 70 | 44 | 26 | 63% |

| LIÑA | CAPACIDADE (1) | TRÁFICO ACTUAL (2) | SUCOS DISPOÑIBLES | SATURACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 340–MOIXENT- XATIVA–AGUJA KM. 47 | 38 | 16 | 22 | 42% |
| 342–ALCOI–XATIVA | 16 | 8 | 8 | 50% |
| 344–GANDIA–SILLA | 256 | 83 | 173 | 32% |
| 400–ALCAZAR SAN JUAN–CÁDIZ | 179 | 51 | 128 | 28% |
| 402–JAEN-ESPELUY–AG. KM. 340.1 | 26 | 18 | 8 | 69% |
| 410–LINARES BAEZA–ALMERIA | 73 | 7 | 66 | 28% |
| 416–MOREDA–GRANADA | 84 | 8 | 76 | 10% |
| 420–BIF. MARAVILLAS–ALGECIRAS | 39 | 13 | 26 | 33% |
| 422–BIF. UTRERA–FUENTE DE PIEDRA | 38 | 12 | 26 | 32% |
| 430–BIF. CÓRDOBA MERCANCIAS–LOS PRADOS | 39 | 14 | 25 | 36% |
| 436–MÁLAGA–C. ALAM.–FUENGIROLA | 155 | 111 | 44 | 72% |
| 440–BIF. LOS NARANJOS–HUELVA | 63 | 29 | 34 | 46% |
| 444–BIF. TAMARGUILLO–LA SALUD | 272 | 42 | 230 | 15% |
| 460–BIF. RIOFRIO–FUENTE DE PIEDRA | 36 | 0 | 36 | 0% |
| 464–BIF. TOCÓN–BIF. LA CHANA | 36 | 0 | 36 | 0% |
| 500–BIF. PLANETARIO–BIF. CASA DE LA TORRE | 93 | 34 | 59 | 37% |
| 502–CÁCERES–KM.428.5 (FRONT) | 8 | 2 | 6 | 25% |
| 512–HUELVA MERCADORÍAS–ZAFRA | 10 | 5 | 5 | 50% |
| 516–MERIDA–LOS ROSALES | 23 | 12 | 11 | 52% |
| 520–CIUDAD REAL–BADAJOZ | 17 | 8 | 9 | 47% |
| 522–MANZANARES–CIUDAD REAL | 94 | 13 | 81 | 14% |
| 610–SAGUNT–BIF. TERUEL | 34 | 9 | 25 | 26% |
| 620–L'ALDEA–AMP–TOR.–TORTOSA | 120 | 30 | 90 | 25% |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | CAPACIDADE (1) | TRÁFICO ACTUAL (2) | SUCOS DISPOÑIBLES | SATURACIÓN |
|---|---|---|---|---|
| 630–PORT AVENTURA–TARRAGONA | 90 | 20 | 70 | 22% |
| 700–INTERM. ABANDO I.P.- CASETAS | 151 | 45 | 106 | 30% |
| 702–GRISEN–CABAÑAS DE EBRO | 250 | 23 | 227 | 9% |
| 710–ALTSASU–CASTEJÓN DE EBRO | 73 | 29 | 44 | 40% |
| 720–SANTURTZI–INTERM. ABANDO I.P. | 370 | 169 | 201 | 46% |
| 722–MUSKIZ–DESERTU–BARAKALDO | 130 | 90 | 40 | 69% |
| 800–LEÓN AG. KM. 123.6–A CORUÑA | 49 | 10 | 39 | 20% |
| 804–BETANZOS–INFESTA–FERROL | 32 | 12 | 20 | 38% |
| 810–MONFORTE LEMOS–BIF. CHAPELA | 73 | 9 | 64 | 12% |
| 814–GUILLAREI–VALENCA DO MINHO | 72 | 11 | 61 | 15% |
| 820–ZAMORA–AG KM 233.0–MEDINA DEL CAMPO | 48 | 2 | 46 | 4% |
| 822–BIF. VALORIO–A CORUÑA | 67 | 12 | 55 | 18% |
| 900–MADRID CHAM. C.C.–MADRID ATOCHA C. | 605 | 391 | 214 | 65% |
| 902–PITIS–HORTALEZA | 164 | 32 | 132 | 20% |
| 908–HORTALEZA–AEROPUERTO–T4 | 352 | 144 | 208 | 41% |
| 910–MADRID ATOCHA C.–PINAR DE LAS ROZAS | 386 | 191 | 195 | 49% |
| 916–BIF. SANTA CATALINA–MADRID SANTA CATALINA | 47 | 7 | 40 | 15% |
| 920–PARLA–MÓSTOLES–EL SOTO | 569 | 258 | 311 | 45% |
| 930–MADRID ATOCHA C.-S. FERNANDO HEN. | 630 | 244 | 386 | 39% |
| 942–VILLAVERDE BAJO–VALLECAS–IND. | 264 | 71 | 193 | 27% |

(1) Capacidade media diaria dispoñible en ambos sentidos para un día estándar e referida a todos os tipos de tráfico.

(2) Trafico medio diario en ambos os sentidos para un día estándar.

- A capacidade media diaria da liña e a súa saturación poden variar por traxectos e períodos horarios.
- Nas liñas con orixe/destino desde/para grandes estacións de viaxeiros, se estas son declaradas conxestionadas, a devandita capacidade podería verse reducida significativamente.

# Anexo H

## Clasificación de Liñas por Tipos

**Actualizado o 1 de xaneiro de 2024.**

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 070 | BIF. HUESCA | HUESCA | | B1 | 78,9 |
| 082 | BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 85,0 | BIF.COTO DA TORRE | | A | 84,1 |
| 100 | PK. 641,181 (Fronteira Francesa) (Desde Hernani) | MADRID CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Ata Brinkola) | S. SEBASTIÁN | C1 | 57,3 |
| 100 | PK. 641,181 (Fronteira Francesa) (Desde Brinkola) | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Ata Sta. María Alameda) | | B2 | 484,1 |
| 100 | PK. 641,181 (Fronteira Francesa) (Desde Sta. María Alameda) | MADRID-CHAMARTÍNCLARA CAMPOAMOR | MADRID | C1 | 72,4 |
| 102 | BIF. ARANDA | MADRID CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Ata Colmenar Viejo) | | E | 254,7 |
| 102 | BIF. ARANDA (Desde Colmenar Viejo) | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR | MADRID | C1 | 26,2 |
| 104 | ALCOBENDAS-SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES | UNIVERSIDAD CANTOBLANCO | MADRID | C1 | 6,9 |
| 108 | VALLADOLID-CAMPO GRANDE | LA CARRERA | | D | 5,5 |
| 110 | SEGOVIA | VILLALBA DE GUADARRAMA (Ata Cercedilla) | | D | 42,9 |
| 110 | SEGOVIA (Desde Cercedilla) | VILLALBA DE GUADARRAMA | MADRID | C1 | 19,7 |
| 112 | BIF. LÍNEA MADRID-HENDAYA | VALLADOLID-ARGALES | | D | 3,6 |
| 114 | VALLADOLID FUENTE AMARGA KM 192,7 | BIF. CANAL DEL DUERO | | B2 | 6,1 |
| 116 | LOS COTOS | CERCEDILLA | MADRID | C1 | 18,2 |
| 120 | PK. 124,235 (Fronteira) | MEDINA DEL CAMPO | | B2 | 200,8 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 122 | SALAMANCA | ÁVILA | | B2 | 111,1 |
| 130 | GIJÓN-SANZ CRESPO | VENTA DE BAÑOS (Ata Pte. Los Fierros) | ASTURIAS | C2 | 74,3 |
| 130 | GIJÓN-SANZ CRESPO (Desde Pte. Los Fierros) | VENTA DE BAÑOS (Ata La Robla) | | B2 | 70,9 |
| 130 | GIJÓN-SANZ CRESPO (Desde León) | VENTA DE BAÑOS | | B2 | 134,7 |
| 132 | BIF. TUDELA-VEGUÍN | ABLAÑA | ASTURIAS | C2 | 5,3 |
| 134 | LEÓN CLASIFICACIÓN | BIF. QUINTANA | | D | 2,1 |
| 138 | BIF. GALICIA | BIF. ASTURIAS | | D | 1,0 |
| 140 | BIF. TUDELA - VEGUÍN | EL ENTREGO (Ata Bif. Olloniego) | | D | 0,8 |
| 140 | BIF. TUDELA - VEGUÍN (Desde Bif. Olloniego) | EL ENTREGO | ASTURIAS | C2 | 19,2 |
| 142 | SOTO DEL REY | BIF. OLLONIEGO | ASTURIAS | C2 | 2,0 |
| 144 | SAN JUAN DE NIEVA | VILLABONA DE ASTURIAS | ASTURIAS | C2 | 20,8 |
| 146 | BIF. VIELLA | BIF. PEÑA RUBIA | | D | 0,5 |
| 148 | TRASONA (Desde límite PK 0,450) | NUBLEDO | | D | 0,5 |
| 150 | ABOÑO | SERÍN | | D | 9,0 |
| 152 | GIJÓN-PUERTO | VERIÑA | | D | 4,6 |
| 154 | LUGO DE LLANERA | TUDELA-VEGUÍN | | D | 14,1 |
| 156 | BIF. VILLAMURIEL DE CERRATO | CAMBIADOR VILLAMURIEL | | B2 | 0,4 |
| 160 | SANTANDER | PALENCIA (Ata Reinosa) | SANTANDER | C2 | 88,1 |
| 160 | SANTANDER (Desde Reinosa) | PALENCIA | | B2 | 129,1 |
| 162 | SOLVAY FACTORÍA | SIERRAPANDO | | D | 5,6 |
| 164 | PALENCIA ARROYO VILLALOBÓN | MAGAZ | | B2 | 7,5 |

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 166 | BIF. RUBENA | VILLAFRÍA | | D | 3,7 |
| 168 | VILLAFRÍA | BIF. RUBENA - AG. KM. 377,3 | | D | 3,6 |
| 176 | VALDESTILLAS | CAMBIADOR VALDESTILLAS | | B2 | 0,8 |
| 182 | CAMBIADOR CLASIFICACIÓN | BIF. CLASIFICACIÓN | | B2 | 0,4 |
| 184 | BIF. RÍO BERNESGA | CAMBIADOR DE VILECHA | | B2 | 0,4 |
| 188 | BIF. ARROYO DE LA GOLOSA | CAMBIADOR MEDINA DEL CAMPO AV | | B2 | 3,0 |
| 200 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR | BARCELONA-ESTACIÓ DE FRANÇA (Ata Guadalajara) | MADRID | C1 | 54,5 |
| 200 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Guadalajara) | BARCELONA-ESTACIÓ DE FRANÇA (Ata Casetas) | | D | 269,0 |
| 200 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Casetas) | BARCELONA-ESTACIÓ DE FRANÇA (Ata Miraflores) | ZARAGOZA | C1 | 16,6 |
| 200 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Miraflores) | BARCELONA-ESTACIÓ DE FRANÇA (Ata S. Vicenç de Calders) | | D | 292,6 |
| 200 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde S. Vicenç de Calders) | BARCELONA-ESTACIÓ DE FRANÇA | BARCELONA | C1 | 67,4 |
| 202 | TORRALBA | SORIA | | E | 93,9 |
| 204 | BIF. CANFRANC | CANFRANC | | E | 138,4 |
| 206 | LLEIDA-PIRINEUS | PK. 1,927 (LLEIDA) | | E | 1,9 |
| 208 | S. JUAN MOZARRIFAR | SAN GREGORIO | | E | 3,5 |
| 210 | MIRAFLORES | SAN VICENÇ DE CALDERS (Ata Tarragona) | | D | 251,0 |
| 210 | MIRAFLORES (Desde Tarragona) | SAN VICENÇ DE CALDERS | | B2 | 24,9 |
| 212 | HOYA DE HUESCA - AG. KM. 2,3 | BIF. HOYA DE HUESCA | | E | 1,7 |
| 214 | C.I.M. DE ZARAGOZA | LA CARTUJA | | D | 25,5 |
| 216 | BIF. PZA. AG. KM. 1,4 | BIF. PZA. AG. KM. 8,9 | | D | 2,0 |
| 218 | BIF. PLAZA | ZARAGOZA-PLAZA | | D | 4,5 |
| 220 | LLEIDA-PIRINEUS | BIF. VILANNOVA (Ata Manresa) | | E | 118,0 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 220 | LLEIDA-PIRINEUS (Desde Manresa) | BIF. VILANOVA | BARCELONA | C1 | 63,7 |
| 222 | P.K. 50,707 - FRONTERA PUIGCERDÁ / LA TOUR DE CAROL-ENVEIGT | BIF. AIGÜES | BARCELONA | C1 | 149,7 |
| 224 | CERDANYOLA UNIVERSITAT | CERDANYOLA DEL VALLÉS | BARCELONA | C1 | 3,6 |
| 230 | LA PLANA-PICAMOIXONS | REUS | | D | 20,9 |
| 234 | REUS | CONSTANTI | | D | 6,2 |
| 238 | CASTELLBISBAL-AGUJAS LLOBREGAT | BARCELONA-MORROT | | D | 25,7 |
| 240 | L'HOSPITALET DE LLOBREGAT | S. VICENÇ DE CALDERS | BARCELONA | C1 | 71,0 |
| 242 | MARTORELL-SEAT | AG. KM. 71,185 | | D | 2,5 |
| 244 | AGUJA KM. 70,477 | AG. KM. 0,500 | | D | 0,5 |
| 246 | MOLLET-SANT FOST | CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBÍ | BARCELONA | C1 | 23,5 |
| 250 | BELLVITGE AG. KM. 674,835 | L'HOSPITALET DE LLOBREGAT | | E | 1,7 |
| 254 | AEROPORT | EL PRAT DE LLOBREGAT | BARCELONA | C1 | 6,7 |
| 260 | FIGUERES-VILAFANT | VILAMALLA | | E | 6,4 |
| 270 | P.K. 274,305 - FRONTERA PORTBOU / CERBERE | BIF. ARAGÓ (Ata Maçanet-Massanes) | | B2 | 98,3 |
| 270 | P.K.274,305 - FRONTERA PORTBOU / CERBERE (Desde Maçanet-Massanes) | BIF. ARAGÓ | BARCELONA | C1 | 67,6 |
| 276 | MAÇANET-MASSANES | L´HOSPITALET DE LLOBREGAT | BARCELONA | C1 | 85,1 |
| 278 | LA LLAGOSTA | BIF. NUDO MOLLET | | D | 2,3 |
| 282 | CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN | CAMBIADOR PLASENCIA-AG. KM.308,6 | | B2 | 1,4 |
| 284 | C.I.M.-AG. KM.337,1 | C.I.M.-AG. KM.0,7 | | B2 | 0,7 |
| 286 | LA CARTUJA-AG. KM. 23,3 | LA CARTUJA-AG. KM. 351,1 | | D | 1,1 |
| 288 | MIRAFLORES-AG. KM. 345,6 | MIRAFLORES-AG. KM. 0,9 | | D | 0,9 |
| 290 | C.I.M.-AG. KM. 337,1 | CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS | | B2 | 0,3 |
| 294 | RODA DE BARÁ-CAMBIADOR DE ANCHO | RODA DE BARÁ | | E | 0,2 |

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 300 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR | VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD (Ata Aranjuez) | MADRID | C1 | 57,0 |
| 300 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Aranjuez) | VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD (Ata La Encina) | | B2 | 327,1 |
| 300 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde La Encina) | VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD (Ata La Encina AG. KM 2,9) | | B1 | 3,0 |
| 300 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde la Encina AG 2,9) | VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD (Ata Bif. Moixent) | | B2 | 25,1 |
| 300 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Bif. Moixent) | VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD | VALENCIA | C2 | 80,7 |
| 302 | AGUJA KM. 146.1 | ALCÁZAR SAN JUAN | | D | 2,0 |
| 304 | ALFAFAR-BENETUSSER | VALENCIA - LA FONT DE SANT LLUIS | | D | 4,3 |
| 310* | ARANJUEZ | VALENCIA - LA FONT DE SANT LLUIS (Ata Tarancón) | | E | 60,4 |
| 310 | ARANJUEZ (Desde Utiel) | VALENCIA - LA FONT DE SANT LLUIS | VALENCIA | C2 | 88,7 |
| 312 | CASTILLEJO-AÑOVER | ALGODOR | | E | 11,6 |
| 314 | XIRIVELLA-L'ALTER | VALENCIA-SANT ISIDRE | VALENCIA | C2 | 1,9 |
| 318 | CAMBIADOR ALBACETE | ALBACETE-AGUJA KM. 279,4 | | B2 | 0,3 |
| 320 | CHINCHILLA DE MONTEARAGÓN-AGUJA KM. 298,4 | MURCIA DEL CARMEN (Ata Murcia Mercancías) | | E | 140,6 |
| 320 | CHINCHILLA DE MONTEARAGÓN-AGUJA KM. 298,4 (Desde Murcia Mercancías) | MURCIA DEL CARMEN | MURCIA | C2 | 5,6 |
| 322 * | ÁGUILAS | MURCIA MERCANCÍAS | MURCIA | C2 | 113,6 |
| 330 | LA ENCINA | ALACANT-TERMINAL (Ata San Vicent Centre) | | B2 | 71,0 |
| 330 | LA ENCINA (Desde San Vicent Centre) | ALACANT-TERMINAL | MURCIA | C2 | 7,3 |
| 332 | LA ENCINA AG. KM. 2,963 | CAUDETE | | B2 | 5,9 |
| 336 | EL REGUERÓN - AG. KM. 525,3 | ALACANT-TERMINAL | MURCIA | C2 | 73,7 |
| 338 | CAMBIADOR VALENCIA | VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA | | B2 | 0,5 |
| 340 | MOIXENT | BIF. MOIXENT | VALENCIA | C2 | 0,8 |

* Liña 322, Águilas a Murcia Proximidades, suspensión da circulación para execución das obras asociadas á futura liña de alta velocidade Murcia–Almería.
* Liña 310, Supresión do servizo de transporte comercial de viaxeiros entre Aranjuez e Tarancón, mantense o tráfico de mercadorías entre Aranjuez e Tarancón.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 342 | ALCOI | XÁTIVA | | E | 63,7 |
| 344 | GANDÍA | SILLA | VALENCIA | C2 | 50,8 |
| 346 | GANDÍA PORT | GANDIA MERCADERÍES (Hasta Platja I Grau de Gandía) | | D | 0,5 |
| 346 | GANDÍA PORT (Desde Platja I Grau de Gandía) | GANDÍA-MERCADERÍES | VALENCIA | C2 | 2,5 |
| 348 | FORD (HASTA LÍMITE P.K. 3,251) | SILLA | | D | 3,3 |
| 350 | BIF. BENALUA | BIF. ALACANT | MURCIA | C2 | 2,2 |
| 360 | LOS NIETOS | CARTAGENA-PLAZA BASTARRECHE | RAM MURCIA | C2 | 19,6 |
| 400 | ALCÁZAR SAN JUAN | CÁDIZ (Ata Lora del Río) | | B2 | 367,8 |
| 400 | ALCÁZAR SAN JUAN (Desde Lora del Río) | CÁDIZ (Ata Utrera) | SEVILLA | C2 | 86,7 |
| 400 | ALCÁZAR SAN JUAN (Desde Utrera) | CÁDIZ (Ata Jerez Fronteira) | | B1 | 72,4 |
| 400 | ALCÁZAR SAN JUAN (Desde Jerez Fronteira) | CÁDIZ | CÁDIZ | C2 | 48,9 |
| 402 | ESPELUY-AG. KM. 340,1 | JAÉN | | B2 | 31,6 |
| 404 | ESPELUY-AG. KM. 338,8 | ESPELUY-AG. KM. 150,5 | | B2 | 0,9 |
| 406 | LAS ALETAS | UNIVERSIDAD DE CÁDIZ (APD) | CÁDIZ | C2 | 2,4 |
| 408 | ALCOLEA - AG. KM. 431,9 | CAMBIADOR ALCOLEA | | B2 | 0,4 |
| 410 | LINARES-BAEZA | ALMERÍA (Ata Moreda) | | E | 117,2 |
| 410 | LINARES-BAEZA (Desde Moreda) | ALMERÍA | | B2 | 124,7 |
| 414 | BIF. ALMERÍA | BIF. GRANADA | | B2 | 0,7 |
| 416 | MOREDA | GRANADA | | B2 | 56,6 |
| 418 | SANTA ANA - AG. KM. 50,4 | SANTA ANA - AG. KM. 48,3 | | B2 | 2,3 |
| 420 | BIF. LAS MARAVILLAS | ALGECIRAS | | B2 | 179,8 |
| 422 | BIF. UTRERA | FUENTE DE PIEDRA | | B2 | 111,6 |
| 428 | CAMBIADOR ANTEQUERA | SANTA ANA - AG. KM. 50,4 | | B2 | 0,6 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 430 | BIF. CÓRDOBA MERCANCÍAS | LOS PRADOS (Ata Fuente de Piedra) | | D | 113,3 |
| 430 | BIF. CÓRDOBA MERCANCÍAS (Desde Fuente de Piedra) | LOS PRADOS (Ata Álora) | | B2 | 43,4 |
| 430 | BIF. CÓRDOBA MERCANCÍAS (Desde Álora) | LOS PRADOS | MÁLAGA | C2 | 33,5 |
| 432 | CÓRDOBA | EL HIGUERÓN | | D | 6,5 |
| 436 | FUENGIROLA | MÁLAGA-CENTRO ALAMEDA | MÁLAGA | C2 | 30,7 |
| 438 | HUELVA MERCANCÍAS AG. KM. 107,4 | ACCESO PUERTO DE HUELVA | | D | 5,7 |
| 440 | BIF. LOS NARANJOS | HUELVA (Ata Benacazón) | SEVILLA | C2 | 29,6 |
| 440 | BIF. LOS NARANJOS (Desde Benacazón) | HUELVA | | E | 81,1 |
| 442 | CAMBIADOR MAJARABIQUE | BIF. LOS NARANJOS | | B2 | 1,8 |
| 444 | BIF. TAMARGUILLO | LA SALUD | SEVILLA | C2 | 11,2 |
| 446 | BIF. CARTUJA | CARTUJA | SEVILLA | C2 | 2,2 |
| 450 | BIF. LA NEGRILLA | BIF. SAN BERNARDO | SEVILLA | C2 | 0,6 |
| 452 | PUERTO DE SEVILLA (Desde Límite P.K. 1'717) | LA SALUD | | D | 1,7 |
| 454 | CAMBIADOR MAJARABIQUE | BIF. SAN JERÓNIMO | | B2 | 1,4 |
| 456 | LA SALUD - AG. KM. 6,2 | LA SALUD - AG. KM. 10,2 | SEVILLA | C2 | 0,8 |
| 458 | MAJARABIQUE - ESTACIÓN | BIF. SAN JERÓNIMO | | D | 2,0 |
| 460 | BIF. RÍOFRIO | FUENTE DE PIEDRA | | B2 | 68,4 |
| 464 | BIF. TOCÓN | BIF. LA CHANA | | B2 | 32,1 |
| 500 | BIF. PLANETARIO | BIF. CASA DE LA TORRE (Ata Humanes) | MADRID | C1 | 21,9 |
| 500 | BIF. PLANETARIO (Desde Humanes) | BIF. CASA DE LA TORRE (Ata Monfragüe) | | B2 | 228,8 |
| 502 | CÁCERES | KM.428,5 (Fronteira) | | E | 97,0 |
| 504 | VILLALUENGA-YUNCLER | ALGODOR | | E | 16,3 |
| 508 | BADAJOZ | KM 517,6 FRONTERA | | B2 | 5,3 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 512 | ZAFRA | HUELVA MERCANCÍAS | | E | 180,8 |
| 514 | ZAFRA | JEREZ DE CABALLEROS | | E | 46,7 |
| 516 | MÉRIDA | LOS ROSALES (Ata Cazalla-Constantina) | | E | 155,2 |
| 516 | MÉRIDA (DESDE CAZALLA-CONSTANTINA) | LOS ROSALES | SEVILLA | C2 | 48,9 |
| 520 | CIUDAD REAL | BADAJOZ (Ata Puertollano-Mercancías) | | D | 42,5 |
| 520 | CIUDAD REAL (Desde Puertollano-Mercancías) | BADAJOZ (Mérida) | | E | 236,1 |
| 522 | MANZANARES | CIUDAD REAL | | B2 | 64,5 |
| 524 | CIUDAD REAL-MIGUELTURRA | BIF. POBLETE | | D | 1,9 |
| 528 | ALMORCHÓN | MIRABUENO | | E | 130,1 |
| 602 | BIF. PUERTO CABANYAL | VALENCIA-PTO NORTE (Ata Límite P.K. 6,7) | | D | 0,8 |
| 604 | LES PALMES | PORT DE CASTELLÓ | | D | 6,8 |
| 606 | BIF. PUERTO F.S.L. | VALENCIA-PTO SUR (Ata Límite P.K. 7'1) | | D | 1,1 |
| 608 | VALENCIA-F.S.L. MERCANCÍAS | VFSL - AG. KM. 5,8 | | D | 1,2 |
| 610 | SAGUNT | BIF. TERUEL (Ata Caudiel) | VALENCIA | C2 | 51,9 |
| 610 | SAGUNT (Desde Caudiel) | BIF. TERUEL (Ata Teruel) | | E | 85,9 |
| 610 | SAGUNT (Desde Teruel) | BIF. TERUEL | | B1 | 177,1 |
| 612 | SAGUNT - AG. KM. 32,3 | SAGUNT - AG. KM. 268,8 | | D | 0,6 |
| 614 | BIF. JOAQUÍN SOROLLA IBÉRICO | VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA | | B2 | 0,7 |
| 620 | TORTOSA | L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA | | B2 | 12,0 |
| 622 | AG. CLASIF. KM. 272 | TARRAGONA MERCADERIES | | D | 1,1 |
| 624 | AG. CLASIF. KM. 100.4 | TARRAGONA | | D | 3,1 |
| 630 | PORT AVENTURA | TARRAGONA | | B2 | 10,0 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 700 | INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO | CASETAS (Ata Orduña) | BILBAO | C1 | 40,3 |
| 700 | INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO (Desde Orduña) | CASETAS (Ata Logroño) | | D | 131,9 |
| 700 | INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO (Desde Logroño) | CASETAS | | B2 | 154,7 |
| 702 | CABAÑAS DE EBRO | GRISÉN | | B2 | 5,8 |
| 704 | BIF. RIOJA | BIF. CASTILLA | | D | 1,6 |
| 710 | ALTSASU | CASTEJÓN DE EBRO | | B2 | 139,2 |
| 712 | BIF. KM. 534,0 | BIF. KM. 231,5 | | B2 | 1,9 |
| 720 | SANTURTZI | INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO | BILBAO | C1 | 13,6 |
| 722 | MUSKIZ | DESERTU-BARAKALDO | BILBAO | C1 | 13,1 |
| 724 | BILBAO MERCANCÍAS | SANTURTZI | | D | 3,3 |
| 726 | BIF. LA CASILLA | AGUJA DE ENLACE | | D | 2,0 |
| 740 | PRAVIA | FERROL (Ata Cudillero) | RAM ASTURIAS | C2 | 13,4 |
| 740 | PRAVIA (Desde Cudillero) | FERROL (Ata Ortigueira) | | E | 203,3 |
| 740 | PRAVIA (Desde Ortigueira) | FERROL | RAM GALICIA | C2 | 52,6 |
| 750 | GIJÓN-SANZ CRESPO | PRAVIA | RAM ASTURIAS | C2 | 50,9 |
| 752 | LAVIANA | GIJÓN-SANZ CRESPO | RAM ASTURIAS | C2 | 48,9 |
| 754 | SOTIELLO | PUERTO DE EL MUSEL | | D | 8,9 |
| 756 | AGUJA ENLACE SOTIELLO | AGUJA ENLACE VERIÑA | | D | 0,7 |
| 758 | LA MARUCA MERCANCÍAS | PUERTO DE AVILES | | D | 1,8 |
| 760 | OVIEDO | TRUBIA | RAM ASTURIAS | C2 | 12,1 |
| 762 | TRUBIA | SAN ESTEBAN DE PRAVIA | RAM ASTURIAS | C2 | 38,9 |
| 764 | TRUBIA | COLLANZO | RAM ASTURIAS | C2 | 54,8 |
| 770 | SANTANDER | OVIEDO (Ata Cabezón de La Sal) | RAM CANTABRIA | C2 | 45,6 |

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 770 | SANTANDER (Desde Cabezón de La Sal) | OVIEDO (Ata Infiesto APD.) | | E | 122,2 |
| 770 | SANTANDER (Desde Infiesto APD.) | OVIEDO | RAM ASTURIAS | C2 | 49,1 |
| 772 | LIÉRGANES | OREJO | RAM CANTABRIA | C2 | 9,7 |
| 774 | MALIAÑO-LA VIDRIERA | PUERTO DE RAOS | | D | 2,5 |
| 776 | RIBADESELLA-PUERTO | LLOVIO | | D | 2,6 |
| 780 | BILBAO-LA CONCORDIA | SANTANDER (Ata Aranguren) | RAM BILBAO | C2 | 23,5 |
| 780 | BILBAO-LA CONCORDIA (Desde Aranguren) | SANTANDER (Ata Orejo) | | E | 77,9 |
| 780 | BILBAO-LA CONCORDIA (Desde Orejo) | SANTANDER | RAM CANTABRIA | C2 | 17,1 |
| 790 | ARANGUREN | LA ASUNCIÓN-UNIVERSIDAD (Ata La Calzada) | RAM BILBAO | C2 | 9,7 |
| 790 | ARANGUREN (Desde La Calzada) | LA ASUNCIÓN-UNIVERSIDAD (Ata Guardo APD.) | | E | 184,7 |
| 790 | ARANGUREN (Desde Guardo APD.) | LA ASUNCIÓN-UNIVERSIDAD (León) | RAM LEÓN | C2 | 113,9 |
| 792 | MATALLANA | LA ROBLA | | E | 10,9 |
| 800 | A CORUÑA | LEÓN AG. KM. 123,6 | | B2 | 425,9 |
| 802 | TORAL DE LOS VADOS | VILLAFRANCA DEL BIERZO | | D | 9,1 |
| 804 | BETANZOS-INFESTA | FERROL | | B2 | 42,8 |
| 810 | BIF. CHAPELA (DESDE REDONDELA ) | MONFORTE LEMOS | | B2 | 166,6 |
| 814 | GUILLAREI | FRONTERA (KM. 5.5) VALENÇA DO MINHO / TUÍ | | B2 | 5,5 |
| 816 | GUILLAREI - AG. KM. 141,6 | GUILLAREI - AG. KM. 0,9 | | B2 | 1,0 |
| 820 | ZAMORA AG. KM. 233,0 | MEDINA DEL CAMPO | | E | 90,2 |
| 822 | BIF. VALORIO | A CORUÑA (Ata Taboadela AG. KM. 234,0) | | B2 | 230,7 |
| 822 | BIF. VALORIO (Desde Ourense) | A CORUÑA (Ata Bif. Coto da Torre) | | B2 | 1,0 |
| 822 | BIF. VALORIO (Desde Bif. Coto da Torre) | A CORUÑA (Ata BIF. A Grandeira AG. KM. 85,0) | | D | 125,8 |
| 822 | BIF. VALORIO (Desde Bif. A Grandeira AG. KM. 85,0) | A CORUÑA | | B1 | 64,0 |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 826 | C. TÉRMICA MEIRAMA (Desde Límite P.K. 6,135) | CERCEDA-MEIRAMA | | D | 5,8 |
| 828 | BIF. SAN AMARO | PORTAS | | E | 12,1 |
| 830 | BIF. UXES | BIF. SAN CRISTÓBAL | | D | 0,7 |
| 832 | AG. KM. 545,4 | BIF. SAN DIEGO | | D | 0,5 |
| 834 | A CORUÑA SAN DIEGO | BIF. EL BURGO | | D | 2,2 |
| 836 | BIF. LEÓN | BIF. RÍO BERNESGA | | B2 | 3,2 |
| 838 | BIF. TORNEROS | BIF. QUINTANA | | B2 | 3,1 |
| 840 | CERCEDA-MEIRAMA-AG. KM. 0,729 | MEIRAMA-PICARDEL | | D | 1,2 |
| 842 | BIF. RIO SAR | BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 376,1 | | B1 | 1,1 |
| 900 | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR | MADRID ATOCHA CERCANIAS (Vía Recoletos) | MADRID | C1 | 7,9 |
| 902 | PITIS | HORTALEZA | | D | 9,7 |
| 904 | BIF. FUENCARRAL | FUENCARRAL - AG. KM. 4,5 | | D | 0,6 |
| 906 | FUENCARRAL-COMPLEJO | MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR | | B2 | 1,3 |
| 908 | HORTALEZA | AEROPUERTO-T4 | MADRID | C1 | 5,3 |
| 910 | MADRID ATOCHA CERCANIAS | PINAR DE LAS ROZAS | MADRID | C1 | 27,7 |
| 912 | LAS MATAS | PINAR DE LAS ROZAS | | B2 | 3,6 |
| 914 | BIF. CHAMARTÍN | BIF. P. PÍO | MADRID | C1 | 1,3 |
| 916 | BIF. SANTA CATALINA | MADRID-SANTA CATALINA | | D | 2,8 |
| 920 | MÓSTOLES-EL SOTO | PARLA | MADRID | C1 | 45,5 |
| 930 | MADRID ATOCHA CERCANÍAS | SAN FERNANDO DE HENARES | MADRID | C1 | 18,4 |
| 932 | MADRID ATOCHA CERCANÍAS | MADRID-SANTA CATALINA | | E | 5,4 |

| LIÑA | ORIXE | DESTINO | NÚCLEO DE PROXIMIDADES | TIPO DE LIÑA | LONXITUDE (kms) |
|---|---|---|---|---|---|
| 934 | MADRID-ABROÑIGAL | BIF. REBOLLEDO | | D | 3,2 |
| 936 | SAN CRISTÓBAL INDUSTRIAL | VILLAVERDE BAJO | | D | 3,0 |
| 940 | O'DONNELL | VICÁLVARO-MERCANCÍAS | | D | 3,9 |
| 942 | VILLAVERDE BAJO | VALLECAS INDUSTRIAL | | D | 7,2 |
| 944 | VICÁLVARO | VICÁLVARO-MERCANCÍAS | | D | 2,1 |
| 946 | MADRID-SANTA CATALINA | VILLAVERDE BAJO | | D | 2,8 |
| 948 | VICÁLVARO - MERC. AG. KM.3,007 | BIF. VICÁLVARO - MERCANCÍAS | | D | 1,5 |

# Anexo I

## Modelos Contractuais

## ÍNDICE


- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO DE SUBMINISTRACIÓN DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓN A: (Empresa Ferroviaria), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS.
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO DE SUBMINISTRACIÓN DE CORRENTE DE TRACCIÓN A: (Empresa Ferroviaria), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- MODELOS DE CONTRATO DE ARRENDAMENTO A SUBSCRIBIR COAS EMPRESAS FERROVIARIAS PARA A PRESTACIÓN DE SERVIZOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-7, SB-9).
- MODELOS EN CONFORMIDADE E CONTRATACIÓN PARA A CESIÓN DE ESPAZOS DESTINADOS Á PRESTACIÓN DOS SERVIZOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-8, SX-5, SX-7 E SX-8).
- MODELO EN CONFORMIDADE E CONTRATACIÓN PARA A CESIÓN DE ESPAZOS DESTINADOS Á PRESTACIÓN DO SERVIZO AUXILIAR SX-6.
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO XESTIÓN DE OBXECTOS PERDIDOS (SX-9).
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO ADIF SOBRE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE E/OU MOBILIDADE REDUCIDA PARA A SUBIDA E BAIXADA DE TRENS (SX-12).
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO, SB-3, DE MANIPULACIÓN DE UTI A: (Empresa Ferroviaria), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS.
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO, SB-3, DE MANIPULACIÓN DE UTI A: (cliente distinto empresa ferroviaria), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS.
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO, SB-4, DE MANOBRAS E OUTRAS OPERACIÓNS DO TREN: (Empresa Ferroviaria), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS.
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO, SB-4, DE MANOBRAS E OUTRAS OPERACIÓNS DO TREN: (cliente distinto Empresa Ferroviaria), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS.
- ACORDO MARCO PARA A RESERVA DE CAPACIDADE.


ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

# CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO DE SUBMINISTRACIÓN DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓN A: (EMPRESA FERROVIARIA), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

**En Madrid, a __ de _____ de 20XX**

## Reunidos:

Por un lado, D. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación da entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias, no sucesivo Adif E.P.E, con enderezo na Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, con NIF núm. _____, entidade pública empresarial regulada polo establecido no seu estatuto, aprobado por Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro de 2004, na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, na normativa de desenvolvemento de ambas, na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, do 29 de setembro, na lexislación orzamentaria e demais normativa aplicable.

E, doutra parte, D. _____, con DNI núm. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e en representación de (Empresa Ferroviaria) _____ con domicilio social en C/ _____núm.____ C.P. _____ (Localidade) _____ e NIF núm. _____, en virtude da escritura outorgada perante o Ilustre Notario de _____, D. _____, o _____de _____, de _____, baixo o número ____, do seu Protocolo.

Os intervenientes, no respectivo carácter e interese co que actúan, recoñécense con capacidade xurídica suficiente e de obrar suficiente para a firma e outorgamento do presente Acordo, e para tal efecto.

## Expoñen:

En conformidade co artigo 22 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, a administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, no ámbito da competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible que, entre as súas competencias, conforme o artigo 23.1.i) da citada Lei 38/2015, inclúe a prestación de servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario, entre os que se encontra o servizo básico de subministración de combustible de tracción en instalacións fixas e móbiles.

De conformidade co Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, o Real Decreto-lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes na orde económica, a Orde PRE/2443/2013, do 27 de decembro, pola que se determinan os activos e pasivos da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias que pasan a ser titularidade da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade e a Declaración sobre a Rede de Adif e ADIF-Alta Velocidade, dito servizo é ofrecido por Adif E.P.E.

Por outro lado, de conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif E.P.E., toda empresa ferroviaria, en posesión da correspondente licenza e con certificado de seguridade segundo liña, deberá asinar un acordo con Adif E.P.E. para poder obter unha subministración de combustible de tracción, servizo ofrecido por Adif E.P.E.

*(Nome)* _____, empresa ferroviaria en posesión da correspondente licenza e certificado de seguridade, manifestou o seu interese en recibir o servizo de subministración de combustible de tracción por parte de Adif EPE desde (mes) 20XX, polo que ambas as entidades acordaron celebrar o presente Contrato, destinado a determinar as condicións de prestación do dito servizo básico por parte de Adif EPE, a través da súa Subdirección de Xestión de Combustibles, a favor de *(Empresa Ferroviaria)* _____.

O presente Contrato determina as condicións de prestación do citado servizo conforme os prezos privados aprobados polo Consello de Administración de Adif, vixentes en cada momento, e de acordo co sinalado na citada Declaración sobre a Rede de Adif neste apartado. de subministración de combustible de tracción.

E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

**Acordan:**

## 1. OBXETO

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións polas que Adif E.P.E. se compromete e obriga a prestar a *(Empresa Ferroviaria)* _____, desde a data da súa subscrición, a subministración de combustible de tracción necesario a tal entidade ferroviaria, así como a contraprestación económica a aboar por tal servizo, conforme os criterios xerais mencionados no expositivo de suxeición aos prezos privados aprobados por Adif E.P.E. e de conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif E.P.E. vixentes en cada momento.

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN DO SERVIZO

A prestación do servizo de subministración de combustible asóciase á utilización dos seguintes tipos de instalacións:

- Punto Fixo de Subministración (Almacén Fiscal): Son aquelas instalacións onde, en virtude da autorización concedida e con cumprimento das condicións e requisitos establecidos regulamentariamente, o combustible subminístrase e almacénase nun depósito, inicialmente, para ser subministrado desde aí ao vehículo ferroviario.
- Punto Móbil de Subministración: Son aquelas instalacións nas que se fixa un punto onde se realiza a subministración de combustible directamente desde o camión cisterna, da empresa subministradora, ao vehículo ferroviario.

Os servizos recollidos no presente Contrato serán prestados por Adif E.P.E. a *(Empresa Ferroviaria)* _____, nos puntos de subministración, condicións e prezos establecidos no Catálogo de Servizos de Subministración de Combustible da Declaración sobre a Rede, publicado na Web de Adif.

Sen prexuízo da aplicación do disposto na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario e nas súas normas de execución, en todo o non incluído no presente Acordo, aplicarase o disposto no ordenamento xurídico privado.

## 3. CONDICIÓNS DE ACCESO Á PRESTACIÓN DO SERVIZO

As condicións de acceso (CA) para estes servizos están recollidas no Catálogo do Servizo de Subministración de Combustible, publicado na páxina web de Adif, sendo de especial relevancia as seguintes para un adecuado acceso á prestación do servizo:

- *(Empresa Ferroviaria)* ___ achegará a documentación necesaria (Licenza de Empresa Ferroviaria, NIF de Empresa, Acordo de exención concedido pola Axencia Tributaria, tarxeta CAE vixente concedida pola Axencia Tributaria e Carta de consumidor final de Gasóleo B) para a súa alta no sistema informático Adif E.P.E. e para xustificar a súa autorización a utilizar gasóleo B exento.
- *(Empresa Ferroviaria)* achegará a Adif E.P.E. ás renovacións dos Acordos de Exención e das tarxetas CAE co tempo necesario para actualizar o sistema informático e notificar ao subministrador.
- *(Empresa Ferroviaria)* ___ achegará a numeración UIC de todos os vehículos dispoñibles no momento da alta, sexan estes da súa titularidade e/ou réxime de aluguer, comunicando as variacións que se poidan producir durante a vixencia do presente contrato, por calquera circunstancia, indicando as datas de inicio e fin en que se van producir.
- Se *(Empresa Ferroviaria)* non comunicase a baixa dun vehículo, como titular ou arrendataria do mesmo, e a este se lle seguise subministrado, a facturación da/s subministración/s farase a cargo de *(Empresa Ferroviaria),* quen aboará a Adif E.P.E. a correspondente factura. *(Empresa Ferroviaria)*, resolverá coa actual propietaria do vehículo dito pagamento sen intervención de Adif E.P.E.
- *(Empresa Ferroviaria)* notificará a Adif E.P.E todos os puntos fixos e/ou móbiles nos que teña necesidade da prestación destes servizos, antes de acceder a eles para evitar posibles problemas de subministración.
- *(Empresa Ferroviaria)* deberá presentar as súas solicitudes de prestación aos servizos requiridos en cada unha das instalacións de servizo e axustarse ao prazo, formato e contido mínimo fixado por Adif E.P.E., para preservar unha explotación ordenada, eficiente e segura nas instalacións de subministración.



- No caso dos puntos móbiles, *(Empresa Ferroviaria)* indicará na súa solicitude os litros de combustible a abastecer, tendo en conta que dita cantidade debe ser subministrada integramente no vehículo, para que non exista unha devolución de produto ao Subministrador. No caso de producirse unha devolución do produto, Adif E.P.E. repercutirá en *(Empresa Ferroviaria)* os sobrecustos ocasionados polo devandito motivo.

## 4. CONDICIÓNS DE UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE COMBUSTIBLE, DO TIPO DE ALMACÉN FISCAL, PARA A SUBMINISTRACIÓN DE GASÓLEO B EXENTO AOS VEHÍCULOS FERROVIARIOS

As condicións de utilización (CU) para estas instalacións están recollidas no Catálogo de Servizos da Declaración sobre a Rede, publicado na web de Adif, tendo especial relevancia as seguintes:

- *(Empresa Ferroviaria)* fará un uso adecuado da instalación para os fins previstos.

- *(Empresa Ferroviaria)* cumprirá cos requisitos en materia de seguridade ferroviaria e, en particular, a disposición dos títulos habilitantes pertinentes do persoal ferroviario e as condicións do material rodante ferroviario, así como en materia de prevención de riscos laborais.
- Se como resultado dunha mala actuación de (Empresa Ferroviaria) se producise unha vertedura de combustible na instalación durante a subministración de gasóleo, esta estará obrigada ao cumprimento da lexislación vixente en materia de medio ambiente referente a solos, verteduras, ruídos, emisións, residuos e substancias perigosas. Igualmente, irá pola súa conta, sempre que a responsabilidade lle for imputable a ela, a recuperación e o saneamento ambiental de todos os terreos contaminados, ademais de ser responsable por todos os gastos nos que puidese incorrer Adif E.P.E.
- Se como consecuencia dunha mala actuación de *(Empresa Ferroviaria)* se producise un accidente con danos na instalación durante a subministración de gasóleo, repercutiranse todos os gastos nos que Adif E.P.E. incorra para a súa reparación.

## 5. FACTURACIÓN E CONDICIÓNS DE PAGAMENTO

Os prezos privados a aplicar serán os vixentes en cada momento pola prestación do Servizo de Subministración de Combustible e publicados na Declaración sobre a Rede. Os prezos aos que fai referencia o presente Contrato son cantidades sen IVE.

Os prezos aplicados pola prestación deste servizo non inclúen a prestación doutros servizos, como o servizo de manobras de "subministración ou retirada de material de tracción a puntos de abastecemento de combustible", ou o canon por utilización das instalacións de servizo na súa modalidade "D".

1. Os pagamentos realizaranse mensualmente, por meses naturais vencidos, mediante transferencia ou ingreso nas contas bancarias de Adif E.P.E. abertas nos Bancos _____: IBAN _____ e _____: IBAN _____, a trinta días data factura. Adif E.P.E. obrígase a remitir a factura, con todos os cargos a satisfacer por *(Empresa Ferroviaria)* _____, correspondentes á devindicación mensual antes do día vinte do mes seguinte a aquel ao que corresponda a factura. A demora no pagamento das facturas presentadas, e sen prexuízo de calquera outro dereito que lle corresponda, xerará un cargo por xuros de demora que serán calculados conforme o artigo 7 da Lei 3/2004, do 29 de decembro, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais.

Igualmente, aplicaranse as normas incluídas nos artigos 101 e 102 da Lei do Sector Ferroviario e demais normativa regulamentaria aplicable.

## 6. VIXENCIA DO CONTRATO

O presente Contrato entrará en vigor o ____ de _____ do 20XX e a súa vixencia será ata (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de seis meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

## 7. CAUSAS DE FINALIZACIÓN DO CONTRATO

O presente contrato entenderase extinguido polas seguintes causas:

1. Por mutuo acordo das partes.
2. Por denuncia por escrito de calquera das partes cun período de preaviso de seis meses, nos termos previstos neste Acordo.
3. Por incumprimento dunha das partes.

No suposto de incumprimento con orixe no impagamento por parte de *(Empresa Ferroviaria)* _____, dos importes debidos pola prestación do servizo e sen prexuízo da resolución do presente Acordo, ADIF E.P.E poderá proceder á suspensión do servizo, previa comunicación expresa á empresa ferroviaria. A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

Extinguido o Acordo por calquera causa, todos os dereitos e obrigas nacidos antes da súa extinción serán liquidados e cumpridos por ambas as partes, sen prexuízo dos dereitos e obrigas que resulten da devandita extinción para as mesmas, consonte a Lei ou o disposto no presente Contrato.

## 8. CESIÓN A TERCEIROS

Este contrato non poderá ser cedido a terceiros por ningunha das partes sen o consentimento previo e escrito da outra parte. Toda cesión realizada en infracción do disposto nesta cláusula será considerada non efectuada, continuando as partes como titulares das obrigas asumidas en virtude do presente contrato.

Adif E.P.E poderá contratar con terceiros os servizos aos que está obrigado por medio deste contrato.

## 9. NOTIFICACIÓNS

Para efectos de notificacións, as partes poderán dirixir comunicación, por calquera medio admitido en Dereito que acredite suficientemente a súa recepción polo destinatario, coas seguintes persoas designadas como interlocutores polas entidades asinantes:

| | |
|---|---|
| Por (Empresa Ferroviaria) | Por Adif |
| Asinado: _____ | Asinado: _____ |
| [CARGO]: _____ | [CARGO]: _____ |

## 10. LEI APLICABLE E XURISDICIÓN

A subministración obxecto do presente Acordo estará rexido e interpretarase pola normativa do Sector Ferroviario e polo Dereito Privado. En conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, será competente a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e demais candidatos cando se entenda que o principio de non discriminación en relación á prestación dos servizos complementarios foi vulnerado. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para resolver as controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

Para estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia a calquera outro foro que puidese corresponderlles.

## 11. CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS

Ambas as partes comprométense a gardar en segredo todos os datos e informacións facilitados por Adif e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo o adxudicatario gardar a confidencialidade destas informacións e non revelalas de ningún xeito, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais serán tratados pola Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) coa finalidade de realizar a xestión e omantemento da prestación do servizo. A base xurídica que lexitima o tratamento é a prestación do servizo. Os seus datos serán conservados durante o tempo que establezan as leis aplicables e non serán cedidos a terceiros salvo obriga legal.

Pode acceder aos seus datos, rectificalos ou suprimilos, opoñerse ao tratamento e solicitar a súa limitación dirixindo a súa petición ao enderezo de correo electrónico do delegado dpd.adif@adif.es ou por correo postal na seguinte dirección: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. -7ª Planta, 28020 – Madrid, acompañada dunha fotocopia do DNI ou pasaporte.

E en proba de conformidade, asinan o presente Contrato, por duplicado, no lugar e data indicados no encabezamento.

| | |
|---|---|
| Por (Empresa Ferroviaria) | Por Adif |
| Asinado: _____ | Asinado: _____ |
| [CARGO]: _____ | [CARGO]: _____ |

# ANEXO I

## PUNTOS DE SUBMINISTRACIÓN

De conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif.

## PRESTACIÓN DO SERVIZO

Os servizos prestaranse segundo o determinado na "oferta de servizos, definición e descrición" correspondente ao servizo básico SB-2 publicado na Declaración sobre a Rede de Adif.

## PREZOS POLA PRESTACIÓN DO SERVIZO

- Os prezos privados a aplicar serán os vixentes en cada momento pola prestación do Servizo Básico SB-2 publicados na Declaración sobre a Rede de Adif.
- Ao custo real/m3 engadirase o custo do servizo de subministración fixado na Declaración sobre a Rede de Adif.

# CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO DE SUBMINISTRACIÓN DE CORRENTE DE TRACCIÓN A: (EMPRESA FERROVIARIA), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDADE

Por un lado D. (Nome) _____ (Cargo) _____ da entidade pública empresarial ADIF–Alta Velocidade, que intervén en nome e representación de ADIF–Alta Velocidade E.P.E., no sucesivo ADIF–Alta Velocidade, con domicilio en C/Sor Ángela de la Cruz, núm. 3, C.P. 28020–Madrid, con CIF núm. _____, entidade pública empresarial regulada polo establecido no Real Decreto Lei 15/2013, do 13 de decembro, na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, nas normas de desenvolvemento de ambas, no seu Estatuto, aprobado por Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro, na lexislación orzamentaria e demais normativa aplicable.

E por outro lado, D. (Nome) _____, con DNI núm. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación de *(Empresa Ferroviaria)*_____, con domicilio social en _____ con CIF núm. _____, en virtude da escritura outorgada perante o Ilustre Notario de _____ D. _____, o ___de _____de 202__ , baixo o número ___ do seu Protocolo.

Os intervenientes, no respectivo carácter e interese co que actúan, recoñécense con capacidade xurídica suficiente e de obrar suficiente para a firma e outorgamento do presente Acordo, e para tal efecto:

## Expoñen:

Que con data de 14 de decembro de 2013 foi publicado no Boletín Oficial do Estado o Real Decreto Lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes no plano económico, polo que se crea a entidade ADIF-Alta Velocidade, establecéndose na súa Disposición adicional terceira a aplicación a ADIF-Alta Velocidade do disposto no artigo 40.3.a) da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do Sector Ferroviario, no tocante á obriga do administrador de infraestruturas ferroviarias de prestar o servizo complementario de subministración de enerxía eléctrica nas infraestruturas ferroviarias integradas na Rede Ferroviaria. de Interese Xeral ás empresas ferroviarias que o soliciten.

Que con data 30 de setembro de 2015 foi publicada no Boletín Oficial do Estado a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario. En conformidade co artigo 22 da mesma, a administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, no ámbito da competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible que, entre as súas competencias, conforme o artigo 23.1.i, daLei 38/2015, inclúe a prestación de servizos básicos complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario, entre os que se atopa o servizo complementario de subministración de corrente de tracción, definido como tal polos artigos 44 e seguintes da referida Lei en relación co anexo I da citada norma.

Por outro lado, en conformidade coa Declaración sobre a Rede de ADIF–Alta Velocidade, toda empresa ferroviaria, en posesión da correspondente licenza e con Certificado de seguridade segundo Liña, deberá asinar un acordo con ADIF–Alta Velocidade para poder obter subministración de enerxía eléctrica de tracción, servizo complementario ofrecido por ADIF–Alta Velocidade.

*(Empresa Ferroviaria)* _____, empresa ferroviaria en posesión da correspondente licenza e certificado de seguridade, manifestou o seu interese en recibir o servizo de subministración de corrente de tracción por parte de ADIF-Alta Velocidade, polo que ambas as entidades acordaron celebrar o presente Acordo, destinado a determinar as condicións de prestación do dito servizo complementario por Adif-Alta Velocidade, a favor de *(Empresa Ferroviaria)* _____.

O presente Acordo determina as condicións de prestación do citado servizo conforme os prezos aprobados polo Consello de Administración de ADIF–Alta Velocidade, vixentes en cada momento, e consonte o sinalado na citada Declaración sobre a Rede de ADIF–Alta Velocidade neste apartado de subministración de corrente de tracción.

E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Acordo, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

**Acordan:**

## 1. OBXECTO

O presente Acordo ten por obxecto establecer as condicións e os procedementos polos que ADIF-Alta velocidade comprométese e obrígase a prestar *(Empresa Ferroviaria)* _____, a subministración de corrente de tracción necesaria a tal entidade ferroviaria, así como a contraprestación económica a aboar por tal servizo, conforme os criterios xerais mencionados no expositivo de suxeición aos prezos aprobados por ADIF-Alta Velocidade e de conformidade coa Declaración sobre a Rede de ADIF-Alta Velocidade vixentes en cada momento.

## 2. CONDICIÓNS DE PRESTACIÓN DO SERVIZO

Os servizos recollidos no presente Acordo serán prestados por ADIF-Alta Velocidade a *(Empresa Ferroviaria)* _____, nas condicións e prezos vixentes en cada momento na Declaración sobre a Rede de ADIF-Alta Velocidade.

Nos mapas das Declaracións sobre a Rede de Adif e ADIF-Alta Velocidade figuran as liñas electrificadas de ambos os administradores.

Sen prexuízo da aplicación do disposto na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, e nas súas normas de desenvolvemento, en todo o non previsto no presente Acordo, aplicarase o disposto no ordenamento xurídico privado.

## 3. FACTURACIÓN E CONDICIÓNS DE PAGAMENTO

Os prezos aos que fai referencia na Declaración sobre a Rede ADIF-Alta Velocidade son contías sen IVE.

Os pagamentos realizaranse mensualmente, por meses naturais vencidos, mediante transferencia ou ingreso nas contas bancarias ADIF-Alta Velocidade abertas nos Bancos _____, con IBAN _____e _____, con IBAN _____ a trinta días data factura. ADIF–Alta Velocidade obrígase a remitir a factura, incluídos todos os cargos que satisfacer por *(Empresa Ferroviaria)* _____, correspondente á devindicación mensual antes do día dez do mes seguinte ao que corresponda a factura.

A demora no pagamento das facturas presentadas, e sen prexuízo de calquera outro dereito que lle corresponda, xerará un cargo por xuros de demora que serán calculados conforme o artigo 7 da Lei 3/2004, do 29 de decembro, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais.

Igualmente, aplicaranse as normas incluídas nos artigos 101 e 102 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e demais normativa regulamentaria aplicable.

A determinación das circulacións afectadas establecerase coa documentación oficial achegada por ADIF-Alta Velocidade.

## 5. VIXENCIA DO ACORDO

O presente Acordo entrará en vigor o día da súa sinatura e a súa vixencia ata o (Data) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de seis meses.

Entenderase que o Acordo se prorroga tacitamente cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

## 6. CAUSAS DE FINALIZACIÓN DO ACORDO

O presente Acordo entenderase extinguido polas seguintes causas:

1. Por mutuo acordo das partes.
2. Por denuncia por escrito de calquera das partes cun período de preaviso de seis meses, nos termos previstos neste Acordo.
3. Por incumprimento dunha das partes.

No suposto de incumprimento que teña orixe no impagamento por parte de *(Empresa Ferroviaria)* _____ dos importes debidos pola prestación do servizo e sen prexuízo da resolución do presente Acordo, ADIF-Alta Velocidade E.P.E poderá proceder á suspensión do servizo, previa comunicación expresa á empresa ferroviaria. A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

Extinguido o Acordo por calquera causa, todos os dereitos e obrigas nacidos antes da súa extinción serán liquidados e cumpridos por ambas as partes, sen prexuízo dos dereitos e obrigas que resulten da devandita extinción para as mesmas, consonte a Lei ou o disposto no presente Acordo.

## 7. CESIÓN A TERCEIROS

Este Acordo non poderá ser cedido a terceiros por ningunha das partes sen o consentimento previo e escrito da outra parte. Toda cesión realizada en infracción do disposto nesta cláusula será considerada non efectuada, continuando as partes como titulares das obrigas asumidas en virtude do presente Acordo.

ADIF-Alta Velocidade poderá contratar con terceiros os servizos aos que está obrigado por medio deste Acordo.

## 8. NOTIFICACIÓNS

Para efectos de notificacións, as partes poderán dirixir comunicación, por calquera medio admitido en Dereito que acredite suficientemente a súa recepción polo destinatario, coas seguintes persoas designadas como interlocutores polas entidades asinantes:

Por ADIF-Alta Velocidade, (Nome) _____, (Cargo) _____.

Por (Empresa Ferroviaria), (Nome) _____, (Cargo) _____.

## 9. LEI APLICABLE E XURISDICIÓN

A subministración obxecto do presente Acordo estará rexida e interpretarase pola normativa do Sector Ferroviario e polo Dereito Privado. En conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, será competente a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e os restantes candidatos cando se entenda que o principio de non discriminación en relación á prestación dos servizos complementarios foi vulnerado. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para resolver as controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

Para estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia a calquera outro foro que puidese corresponderlles.

## 10. CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS

As Partes Contratantes comprométense a gardar en segredo todos os datos e informacións facilitados e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo gardar a confidencialidade destas informacións e non revelalas de ningún xeito, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

As partes recoñecen que toda a información á que se poida acceder no marco do contrato, xa sexa relacionada coa prestación do servizo ou relacionada coa actividade ou organización dalgunha das partes, no sucesivo, a información, ten carácter confidencial, polo que as partes comprométense a non divulgala e a manter a máis estrita confidencialidade respecto desta información, advertindo, se for o caso, do dito deber de confidencialidade e segredo aos seus empregados, asociados e calquera persoa que pola súa relación profesional ou persoal deba ou poidan ter acceso a ela.

Ningunha das partes poderá reproducir, modificar, facer pública ou divulgar a información a terceiros sen a previa autorización escrita e expresada outra parte, salvo naqueles aspectos nos que a información fose pública e notoria por medios alleos ás partes, ou no caso de documentos que sexan publicamente accesibles, as partes comprométense a poñer os medios necesarios para que a información non sexa divulgada e/ou cedida, evitando a súa perda, roubo ou subtracción.

Ambas as partes advertirán sobre a existencia do deber de confidencialidade aos seus empregados, asociados e a toda persoa á que se lle facilite e serán responsables do uso indebido que estes poidan facer da información relacionada co contrato, e igualmente comprométense a poñer en coñecemento da outra parte calquera acción ou incidente por parte de terceiros que poida atentar contra a súa confidencialidade.

As disposicións relativas á confidencialidade incluídas neste contrato aplicaranse durante a súa vixencia e prevalecerán durante un prazo de cinco anos, inmediato á súa terminación.

Os datos persoais tratados ao abeiro deste contrato serán tratados por cada unha das partes de acordo ás disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada unha das partes será responsable do tratamento dos datos persoais obtidos da outra parte.

Os interesados poden exercer o seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación, oposición ao tratamento, portabilidade dos datos, e a non ser obxecto de decisións individuais automatizadas, cando proceda, dirixindo un escrito acompañando unha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou documento equivalente con asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

- Para ADIF-Alta Velocidade, E.P.E. (N.I.F. Q-2802152-E)
- Enderezo postal do Registro General de ADIF-Alta Velocidad en C/ Sor Ángela de la Cruz, 3, 7ª planta, 28020 MADRID.
- Sede Electrónica: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/, ou no Punto de Acceso Xeral: administración.gob.es, código DIR EA0008223.
- Enderezo de correo electrónico: dpd.adifav@adif.es
- Para (xxxxxxxx) ** (N.I.F. **)
- Enderezo postal: Calle **, núm. **, de ** C.P. **.
- Enderezo de correo electrónico: xxxxxx@xxxx.es

Igualmente, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación perante a Axencia Española de Protección de Datos, cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado ou os seus datos foron tratados ilexitimamente.

E en proba en conformidade, asinan o presente Acordo,

| | |
|---|---|
| Por ADIF–Alta Velocidade | Por (Empresa Ferroviaria) |
| Asdo.: _____ | Asdo.: _____ |
| [CARGO]: _____ | [CARGO]: _____ |

# MODELOS DE CONTRATO DE ARRENDAMENTO A SUBSCRIBIR COAS EMPRESAS FERROVIARIAS PARA A PRESTACIÓN DE SERVIZOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-7, SB-9)

**CONTRATO NÚM. (————————)**

En (————) a (——) de (——) de (———)

**Reunidos:**

De una parte, el ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, que en lo sucesivo se denominará ADIF, con domicilio en 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2801660-H, representado en este acto por (————————————————————————), en calidad de (————————————————————————) debidamente autorizado para este acto.

Y de otra, (————————————) a quien en lo sucesivo se denominará PARTE ARRENDATARIA, con NIF (————————————) y domicilio en (————————————) representado por (————————————), con NIF (————————————) en calidad de (————————————) según consta en la Escritura otorgada el (——) de (——) de (——) ante el Notario de (————————-) D. (————————————————-) con el número (——) de su Protocolo.

Ambas partes con capacidad jurídica bastante que mutuamente se reconocen y aceptan.

**Expoñen:**

Que a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, establece no núm. 1 da súa Disposición Adicional Primeira que a titularidade e administración das infraestruturas ferroviarias integradas na Rede Ferroviaria de Interese Xeral, corresponden ás entidades públicas empresariais Administradora de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) e ADIF-Alta Velocidade, en conformidade co establecido no Real Decreto-Lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) e outras medidas urxentes no plano económico e na Orde ministerial 2443/2013, do 27 de decembro

Que, en conformidade co establecido na Declaración sobre a Rede e no "Procedemento para as solicitudes de acceso ás instalacións de servizos e aos servizos vinculados ou conexos co transporte ferroviario en Estacións de Viaxeiros", por Resolución do XXXXX adxudicouse á PARTE ARRENDATARIA un local núm. ( ), de (——) m2 de superficie para o servizo de venda de billetes e información atendido (SB 7), para o persoal de servizos a bordo (SB 9) (ELIMINAR O QUE NON PROCEDA) (achégase resolución como Anexo 1). A localización e as características están descritas nos planos adxuntos e son parte integrante do presente Contrato como Anexo 2.

En virtude diso, ambas as partes subscriben este contrato, en conformidade coas seguintes:

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

**Estipulacións**:

# 1. OBXETO DO CONTRATO

O obxecto do presente contrato é o arrendamento dun local titularidade de ADIF, descrito no Expositivo II, que a PARTE ARRENDATARIÁ destinará á actividade de venda de billetes e información atendido, para o persoal de servizos a bordo, (ELIMINAR O QUE NON PROCEDA).

ADIF entregará á PARTE ARRENDATARIA o citado local, mediante a sinatura dunha Acta de entrega de local, que será asinada por representantes de ambas as partes, obrigándose a manterlle o goce pacífico do mesmo durante o tempo de vixencia do Contrato, agás cando, polos motivos sinalados na Estipulación Segunda, sexa necesaria a inmediata recuperación por parte de ADIF do citado local, nese caso a PARTE ARRENDATARIA obrígase desde agora a entregalo libre de calquera carga, no mesmo estado no que o recibiu e na data na que ADIF lle comunique.

A PARTE ARRENDATARIA declara que recibe o expresado local en condicións de uso e apto para servir ao fin exclusivo incluído anteriormente, independentemente das obras e investimentos realizados para acondicionar o local para a actividade á que se destina.

Será condición imprescindible para a entrega do local, a entrega a ADIF dunha copia das pólizas de seguros establecidas na Estipulación OITAVA deste contrato.

# 2. RECUPERACIÓN DO LOCAL POR ADIF DURANTE A VIXENCIA DO CONTRATO

1. Cando for necesario realizar obras de mantemento e/ou remodelación que afecten ao servizo de transporte ferroviario, sexan programadas ou urxentes, ADIF poderá modificar a capacidade asignada previa comunicación ás empresas ferroviarias. ADIF comunicará, con carácter xeral, cunha antelación mínima de 6 meses con relación á execución incluída, a realización das obras de mantemento e/ou remodelación programadas. No caso de obras urxentes de mantemento e/ou remodelación, ADIF comunicaraas á PARTE ARRENDATARIA, así que teña coñecemento diso. Nestes casos, a empresa ferroviaria terá dereito a modificar as condicións económicas asociadas á súa adxudicación, segundo sexa total ou parcial
2. Se como consecuencia da execución de obras de remodelación que se poidan realizar na Estación onde estea situado o local obxecto deste Contrato, por necesidades da explotación e do servizo público ferroviario, ou en cumprimento de disposicións administrativas, ou en execución de plans urbanísticos, que imposibiliten á PARTE ARRENDATARIA o exercicio da súa actividade no local arrendado, terá dereito a ser indemnizado na parte pendente de amortización dos investimentos, que fosen aprobados por ADIF antes da revogación da capacidade. ADIF comunicará a revogación de capacidade por escrito e cunha antelación mínima de 6 meses á data na que se deba producir.
3. En calquera dos supostos anteriores, ADIF, sempre que sexa posible, facilitará un local alternativo. No caso de que, durante a execución do contrato, unha terceira empresa ferroviaria solicitase espazos para prestar o servizo obxecto deste contrato e descrito na cláusula primeira, seguirase o procedemento de coordinación incluído no Regulamento 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexos.

# 3. VIXENCIA DO CONTRATO

1. O presente contrato entrará en vigor o día da súa sinatura, e terá unha duración de XXX anos contados desde o día (————-) ou de entrega do local á PARTE ARRENDATARIA, data que constará nunha Acta de entrega cuxa vixencia finalizará o día (——-) do (——-) de (——-). Cando o contrato tiver unha duración máxima de dez anos, a PARTE ARRENDATARIA comprométese a permanecer neste cinco anos.

ADIF garante a permanencia nos locais adxudicados durante o prazo adxudicado, así como os investimentos realizados nos termos recollidos no presente contrato.

ADIF poderá subscribir acordos que excedan o prazo inicialmente incluído para este tipo de solicitudes cando se propoñan e aproben investimentos nos locais que non se poidan amortizar no período contratado (PARA SOLICITUDES ANUAIS, ELIMINAR NOUTRO CASO).

2. No final da vixencia do contrato, sen necesidade de ningún requisito previo, a PARTE ARRENDATARIA deberá desaloxar e deixar libre e á disposición de ADIF o local arrendado, no mesmo estado no que estaba inicialmente, salvo acordo expreso por parte de ADIF.
3. Para realizar a resolución anticipada do contrato por vontade dunha das partes, establécese que notifique fidedignamente á outra parte deberá a súa decisión con polo menos SEIS MESES antes da data na que sexa efectiva a resolución.

   Se a PARTE ARRENDATARIA desistir anticipadamente do Contrato, ADIF poderá esixir, e I PARTE ARRENDATARIA obrígase a pagar, en concepto de penalización, unha indemnización equivalente a 50% da renda total, se o servizo non foi utilizado durante a metade da duración do contrato. Cando o servizo for utilizado durante máis da metade da duración do contrato, non haberá ningunha penalización.
4. Cando ADIF requirir a modificación do contrato, en aplicación do "Procedemento para as solicitudes de acceso ás instalacións de servizo e aos servizos vinculados ou conexos ao transporte ferroviario en Estacións de Viaxeiros", a PARTE ARRENDATARIA terá dereito á compensación polos investimentos pendentes de amortizar que, sobre o espazo modificado, fosen aprobados por ADIF e realizados pola PARTE ARRENDATARIA, nos termos recollidos na Estipulación Sétima.
5. Cando ADIF detectar que o nivel de uso do local é inferior a (80% en estacións coordinadas ou 50% no resto das estacións, agás cando isto for debido a causas non económicas, alleas ao control da PARTE ARRENDATARIA), será requirido á PARTE ARRENDATARIA que utilice o devandito local. Se este requisito non for atendido no prazo dun mes, ADIF poderá resolver o contrato, sen que a PARTE ARRENDATARIA teña dereito a esixir ningunha compensación.

## 4. RENDA

1. A PARTE ARRENDATARIO fará efectiva a ADIF, ao abeiro do presente Contrato, unha renda anual de XXX euros, que será calculada, en conformidade cos prezos establecidos na Declaración sobre a Rede vixente para cada horario de servizo.

   Sexa como for, non estarán incluídos na renda os gastos por consumo, subministracións, servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da PARTE ARRENDATARIA. Tampouco están incluídos os gastos comúns que, se for o caso, serán repercutidos.
2. Estas rendas pagadeiras a ADIF por parte da PARTE ARRENDATARIA comezarán a ser devindicadas a partir do día de Inicio da Actividade, data que constará na Acta asinada polas partes e, como máximo, aos SESENTA (60) DÍAS despois da entrega do local
3. O pagamento da renda será realizado por meses adiantados, previa presentación por ADIF da correspondente factura, mediante transferencia bancaria, nunha das contas de ADIF das que é titular.
4. As cantidades antes sinaladas son contías sen IVE, polo que estas cifras incrementaranse co importe do IVE legalmente aplicable en cada momento.
5. A falta de pagamento pola PARTE ARRENDATARIA dalgunha das partes alícuotas da renda devindicará os xuros de demora vixentes na data nas que se produza a falta de impagamento e desde a data deste.

## 5. AUTORIZACIÓNS E LICENZAS

A PARTE ARRENDATARIA deberá solicitar e obter pola súa conta todas as autorizacións e licenzas, tanto nacionais como autonómicas e locais, vixentes na actualidade ou que se poidan ditar no futuro e resulten legalmente preceptivas para exercer a súa actividade no local arrendado por ADIF.

ADIF declina calquera responsabilidade para o caso de que a actividade a realizar pola PARTE ARRENDATARIA comezar sen contar coas credenciais, licenzas e autorizacións preceptivas.

A PARTE ARRENDATARIA poderá instar a resolución anticipada do contrato, sen penalización, cando as licenzas, autorizacións ou permisos indicados non sexan concedidos, sexan revogados ou limitados durante a vixencia do contrato, por causa allea á vontade da parte arrendataria.

Igualmente, a parte arrendataria deberá solicitar os permisos ou licenzas necesarios para realizar as obras, en conformidade co establecido na cláusula SÉTIMA do presente contrato.

## 6. FIANZA

En conformidade co artº. 36 da Lei de Arrendamentos Urbanos, a PARTE ARRENDATARIA entregou a ADIF, en concepto de fianza legal, unha cantidade equivalente a dous mensualidades da renda anual do primeiro ano de vixencia do contrato, é dicir, a cantidade de (——-) EUROS, (——- EUROS). (ELIMINAR SE NON PROCEDE)

En conformidade co artº. 36.6 da Lei de Arrendamentos Urbanos, a PARTE ARRENDATARIA queda exento da obriga de prestar fianza. (ELIMINAR SE NON PROCEDE) A fianza responderá do exacto cumprimento das obrigas que a PARTE ARRENDATARIA asume en virtude da sinatura do contrato. (ELIMINAR SE NON PROCEDE)

Cando a fianza for executada total ou parcialmente por incumprimento da PARTE ARRENDATARIA, esta deberá repoñela ao seu importe total no prazo de sete días útiles contados desde o seguinte á data da súa execución. (ELIMINAR SE NON PROCEDE)

Extinguido o contrato e sempre que non existan obrigas pendentes das que a PARTE ARRENDATARIA deba responder, ADIF devolveralle a fianza legal depositada, que en ningún caso, servirá para fixar anticipadamente o límite máximo da responsabilidade da PARTE ARRENDATARIA, de xeito que, se os danos e perdas causados a ADIF superaren a cantidade establecida na fianza, a PARTE ARRENDATARIA deberá aboar a diferenza.

A fianza legal será actualizada cando proceda legalmente. (ELIMINAR SE NON PROCEDE).

## 7. OBRAS E INVESTIMENTOS EN INSTALACIÓNS

### 7.1. OBRAS SOBRE OS ESPAZOS E INSTALACIÓNS

Toda obra que realizar nos espazos e instalacións cedidas serán por conta da PARTE ARRENDATARIA, para o que sempre será necesaria a autorización expresa e por escrito de ADIF, previa ao inicio destas.

Os fitos significativos das actuacións deste capítulo recóllense no seguinte esquema:

a) Proxecto construtivo.

Por conta da PARTE ARRENDATARIA será o documento que se presentará a ADIF para a súa aprobación expresa.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

Igualmente, este irá acompañado de Certificado, asinado por técnico responsable da redacción do Proxecto e visado polo Colexio Oficial competente, que xustifique o cumprimento en dito Proxecto das condicións de funcionalidade, seguridade e habitabilidade establecidas na normativa técnica, urbanística e sectorial da actividade.

b) Acta en conformidade do proxecto.

Este documento serve como acreditación da revisión e aprobación do Proxecto presentado pola PARTE ARRENDATARIA, e este incluirá o tipo de investimentos e os importes aprobados.

c) Acta de inicio de traballos.

É un documento que recollerá o inicio das obras e conterá, polo menos, información sobre a data de inicio, o prazo de execución e o importe previsto das obras para realizar.

d) Execución das obras.

Serán realizadas pola PARTE ARRENDATARIA, que será o único responsable dos pagamentos de calquera natureza que sexan inherentes á súa execución, así como da obtención e pagamento de todas as licenzas, permisos e taxas que sexan preceptivos por parte da Administración Local, Autonómica ou Estatal. Igualmente, será responsable das indemnizacións que poidan derivar do incumprimento das disposicións xerais ou particulares relativas á Seguridade Social, saúde laboral, respecto dos traballadores destinados á execución desas obras, así como de todas as perdas e danos producidos a terceiras persoas derivados da súa execución, e deberá cumprir, ademais, todas as prescricións relativas á normativa vixente de prevención de riscos laborais e toda a normativa de ADIF.

ADIF poderá realizar visitas de inspección e seguimento das obras e terá acceso a toda a súa documentación técnica. Calquera modificación do proxecto aprobado deberá contar coa debida autorización de ADIF antes da súa execución, e non se executará sen a dita autorización.

d) Acta de comprobación de investimento.

Finalizadas as obras, é o documento que certifica as obras realizadas e acredita convenientemente que foron liquidadas aos provedores e determina o importe final desa obra para os efectos contractuais se os houber.

A conformidade por parte de ADIF co proxecto e coas obras non eximirá á PARTE ARRENDATARIA da súa responsabilidade polos defectos que puidesen existir e as consecuencias que deles se puidesen derivar.

## 7.2 INVESTIMENTOS E O SEU TRATAMENTO

A PARTE ARRENDATARIA realizará as obras necesarias para a posta en marcha da actividade á que se vaia destinar o inmoble arrendado, procedendo tamén a dotalo de todas as instalacións necesarias (subministración de luz, auga, gas, refrixeración, calefacción, etc.) en conformidade, todo isto, co proxecto que, para tal efecto, ADIF deberá aprobar, no prazo máximo de TRES MESES; cando a PARTE ARRENDATARIA non realizar as citadas obras no prazo estipulado, ADIF poderá rescindir o contrato previa comunicación por escrito.

O local disporá de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipamentos propios.

Cando a PARTE ARRENDATARIA considerar a necesidade de realizar algunha obra, deberá presentar perante ADIF o Proxecto correspondente, que deberá ser expresamente autorizado para a súa execución. A autorización de execución será incluída en Apéndice ao contrato, onde constarán as modificacións de contrato acordadas nos termos incluídos neste documento.

A proposta destes investimentos, logo da súa análise por ADIF, serán clasificados como:

a) Investimentos en instalacións fixas.

ADIF poderá esixir a garantía do seu importe durante o período de execución do contrato se se consideran necesarios e debidamente xustificados.

A totalidade do investimento deberá quedar totalmente amortizada, normalmente durante toda a vixencia do contrato, e á finalización do contrato as obras ou instalacións que a PARTE ARRENDATARIA realizase quedarán sempre en beneficio de ADIF, sen ningún dereito por parte da PARTE ARRENDATARIA a contraprestación de ningún tipo, salvo a parte pendente de amortizar, excepcionalmente, que así fose aprobada por ADIF previamente á finalización ou resolución do contrato.

- Importe Garantido

Calcúlase mediante a seguinte fórmula:

$$I_g = I_v \times M_p / D_u$$

Onde:

$I_g$, é o importe garantido.

$I_v$, é o importe dos investimentos realizados, comprobados e ligados ao espazo cedido. (O importe do Investimento realizado deberá ser inferior ou igual ao do Investimento aprobado)

$M_p$, é o núm. de meses pendentes de transcorrer ata o fin da amortización, de acordo co plan de amortización autorizado por ADIF.

$D_u$, é o prazo total en meses que dura a amortización, de acordo co plan de amortización autorizado por ADIF.

Para calcular o Importe Garantido será necesario que, unha vez finalizada a execución do investimento, a PARTE ARRENDATARIA facilite a ADIF as oportunas certificacións de obra, facturas ou documentos que acrediten suficientemente, a xuízo de ADIF, o custo total da mesma, para o que se desagregará o importe das instalacións desmontables tamén se achegará documentación acreditativa de que as obras foron debidamente liquidadas aos seus provedores.

- Dereitos sobre o importe garantido

a) No suposto de que o contrato for resolto por causas non imputables á PARTE ARRENDATARIA, este terá dereito a percibir de ADIF unha indemnización equivalente ao Importe Garantido (Ig). A PARTE ARRENDATARIA non poderá reclamar ningún outro tipo de indemnización.

b) No suposto de que o contrato for resolto por causas imputables á PARTE ARRENDATARIA, este non terá dereito ao aboamento de ningunha cantidade en concepto de Importe Garantido (Ig) polos investimentos realizados, quedando as obras en beneficio de ADIF.

b) Investimentos en instalacións móbiles ou desmontables.

Finalizado o contrato, a PARTE ARRENDATARIA comprométese a deixar o espazo cedido nas mesmas condicións nas que se lle entregaron, retirando pola súa conta, calquera instalación desmontable ou móbil que utilizase na explotación do espazo, garantindo, cando así for determinado, a transición de explotadores nos termos recollidos neste documento.

### 7.3. PRAZO DE EXECUCIÓN DAS OBRAS E INSTALACIÓNS

A execución das obras descritas nos puntos anteriores deberá comezar no prazo pactado.

Se transcorrido o prazo sinalado no parágrafo anterior de inicio das obras, estas non se iniciasen por causa non xustificadas, este poderá resolver o contrato, quedando ao seu favor a garantía en concepto de indemnización.

A PARTE ARRENDATARIA poderá solicitar a prórroga dos prazos establecidos para o inicio e finalización das obras, que será concedida por ADIF no suposto de existiren razóns alleas á vontade da PARTE ARRENDATARIA que xustifiquen a demora no comezo destas. ADIF poderá inspeccionar en todo momento a execución das obras, para comprobar que estas se axustan ao proxecto autorizado, sen que por dita inspección ou control se poida derivar responsabilidade a ADIF. Rematadas as obras, redactarase unha acta onde se recollerán as instalacións realizadas, que formará parte do presente contrato.

## 8. SEGUROS

A PARTE ARRENDATARIA farase cargo dunha póliza de seguro global que cubra os riscos de incendio e outros danos aos bens e unha póliza de Responsabilidade Civil nunha contía mínima de 150.000.- EUROS (CENTO CINCUENTA MIL EUROS) cada un e que garanta, no caso de sinistro, o aboamento da indemnización correspondente e cubra os riscos de calquera dano ou perda causados durante a execución das obras, se for o caso, e no exercicio da actividade no espazo arrendado.

A PARTE ARRENDATARIA entregará a ADIF unha copia da póliza de seguros contratada e comprométese a remitir a ADIF, periodicamente, os xustificantes de estar ao corrente no pagamento da prima da póliza. A PARTE ARRENDATARIA tamén se obriga a comunicar a ADIF calquera modificación na póliza ou cambio de compañía aseguradora que se poidan producir durante a vixencia do contrato.

A PARTE ARRENDATARIA asumirá directamente a responsabilidade de afacer fronte a todas as indemnizacións cuxo importe poida exceder as cantidades antes sinaladas.

Estes seguros deberán ser contratados cunha entidade aseguradora que cumpra os requisitos establecidos na Lei 20/2015, do 14 de xullo, de organización, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa. A entrega da póliza de seguros a ADIF farase, como data límite, no momento da entrega do local.

A PARTE ARRENDATARIA deberá aboar puntualmente as primas do seguro e facilitar anualmente copia ADIF do correspondente xustificante de pagamento.

## 9. USO E CONSERVACIÓN

A PARTE ARRENDATARIA utilizará o local coa debida dilixencia, destinándoo única e exclusivamente ao uso descrito na estipulación primeira, absténdose de facer aquilo que poida prexudicar ou deterioralo, quedando prohibido almacenar ou manipular materiais perigosos.

A PARTE ARRENDATARIA comprométese a manter en bo estado de conservación, mantemento e limpeza as instalacións, equipamentos e elementos da actividade, así como a limpeza do local arrendado, debendo realizar pola súa conta as reparacións das deterioracións existentes ou que se poidan producir, como consecuencia da explotación pola PARTE ARRENDATARIA, asegurando a súa permanente conservación en perfecto estado.

A PARTE ARRENDATARIA obrígase a impedir calquera usurpación ou novidade lesiva por parte de terceiros.

A PARTE ARRENDATARIA permitirá o acceso ao interior do local a ADIF ou a quen este autorice para inspeccionar e verificar as obras de conservación ou reparación que foren necesarias.

A PARTE ARRENDATARIA obrígase a observar calquera norma, regulamento ou estatuto emitida por ADIF para o exercicio de actividades nos recintos ferroviarios, se for o caso, e a executar as indicacións de ADIF para a reparación e conservación do inmoble no que afecte a instalacións e servizo ferroviario. En particular, deberá observar as prescricións derivadas do artigo 16 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, en relación coas obras e actuacións a realizar nas zonas de dominio público e de protección da infraestrutura ferroviaria.

## 10. MEDIDAS DE SEGURIDADE

Será responsabilidade exclusiva da PARTE ARRENDATARIA, a adopción de todas as medidas de seguridade necesarias segundo a normativa vixente para a protección contra incendios, garantindo en todo momento que a actividade a exercer decorra sen risco ningún para as persoas ou cousas e para o propio local arrendado por ADIF.

As medidas anteriormente citadas adoptaranse serán adoptadas, se for necesario, en coordinación co servizo de seguridade da Estación, e serán responsabilidade súa os servizos de vixilancia, cando for necesario a xuízo de ambas as partes.

A PARTE ARRENDATARIA cumprirá, en todo momento, a normativa vixente ou que se poida ditar no futuro, tanto a nivel nacional como autonómico ou municipal, e que regule ou afecte o funcionamento, seguridade e condicións do local destinado á actividade concreta que nel se exerza.

ADIF declina calquera responsabilidade polos danos que se puidesen ocasionar a terceiros como consecuencia do incumprimento pola PARTE ARRENDATARIA das medidas de seguridade e normativa aplicables mencionadas nos parágrafos precedentes.

## 11. SUBMINISTRACIÓNS

As subministracións necesarias para o perfecto exercicio da actividade a realizar no local e nos espazos arrendados serán contratadas directamente por conta da PARTE ARRENDATARIA coas respectivas empresas subministradoras, que serán tamén responsables tanto dos consumos xerados como dos mesmos como da instalación das acometidas necesarias.

Cando a PARTE ARRENDATARIA non puider contratar directamente as subministracións coas empresas subministradoras, ADIF, se for a encargada da prestación das subministracións, calculará os custos correspondentes aos consumos en conformidade cos prezos establecidos na Declaración sobre a Rede vixente para cada horario de servizo.

A PARTE ARRENDATARIA renuncia a reclamar a ADIF os posibles danos e perdas ocasionados polas incidencias de calquera tipo nestas subministracións, sempre que estas incidencias non foren orixinadas por causas atribuíbles a ADIF.

## 12. PROHIBICIÓNS

Queda prohibida a cesión, o subarrendamento e o traspaso por calquera título, así como a subcontratación a terceiros do local arrendado ao abeiro do presente Contrato, salvo autorización previa e por escrito de ADIF. A cesión, o traspaso ou subarrendamento inconsentidos serán causa suficiente para a resolución do contrato de arrendamento.

Queda expresamente excluída a aplicación dos artigos 32 e 33 da vixente Lei de Arrendamentos Urbanos.

Queda igualmente excluído o dereito de adquisición preferente recollido no art. 31 en relación ao art. 25 da L.A.U.

## 13. SUSPENSIÓN DO CONTRATO

A PARTE ARRENDATARIA terá dereito a elixir entre suspender ou desistir do contrato (sen indemnización de ningún tipo) só e exclusivamente cando a autoridade

competente ou ADIF acorden (porque así o demande ou aconselle a explotación ou servizo público ferroviario) o peche temporal da estación.

A suspensión do contrato suporá, ata a finalización do peche, a paralización do prazo do contrato e a suspensión da obriga de pagar a renda. No entanto, reiniciado o contrato, computarase o tempo transcorrido para actualizar a renda consonte os baremos establecidos no contrato.

## 14. CAUSAS DE RESOLUCIÓN DO CONTRATO

O presente Contrato será resolto, ademais de polas causas recollidas no ordenamento xurídico, polas seguintes:

1. Se a PARTE ARRENDATARIA estiver ao descuberto no pagamento da renda correspondente a tres meses ou máis, e non corrixise o incumprimento no prazo de dez días desde que fose requirida para facelo por ADIF, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial.
2. A falta de pagamento do importe da fianza ou a súa actualización, que a PARTE ARRENDATARIA non corrixise no prazo de n mes desde que fose requirida para iso por ADIF.
3. O subarrendamento ou a cesión inconsentidos.
4. A realización de danos causados dolosamente no inmoble.
5. Por destinar o local arrendado por ADIF a actividade distinta á recollida no presente Contrato.
6. Por impedir ou prohibir de forma reiterada e grave o acceso de ADIF ao local arrendado para realizar as comprobacións e investigacións que considere necesarias.
7. Para a realización no local arrendado de obras non autorizadas previamente e por escrito por ADIF.
8. Se, unha vez executadas as obras recollidas na Estipulación SÉTIMA deste Contrato, ADIF comprobase que estas non se axustan ás que foron consentidas, e a PARTE ARRENDATARIA non as adecuase ás que foron consentidas no prazo de tres meses desde que fose requirida para iso por ADIF.
9. No caso de que a PARTE ARRENDATARIA sexa sancionada pola Administración ou polos Tribunais, mediante resolución ou sentenza firme, con motivo de faltas graves que poidan prexudicar o prestixio ou a imaxe de ADIF.
10. Por non subscribir e/ou por estar ao descuberto no pagamento dos seguro, incluídos na Estipulación OITAVA, sempre que o incumprimento non fose corrixido no prazo dun mes desde que a PARTE ARRENDATARIA fose solicitada para iso por parte de ADIF.
11. Por infrinxir ou non observar estritamente a normativa sobre funcionamento, seguridade e condicións do local, de acordo coa actividade que nel se desenvolva, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial, sempre que o incumprimento non fose corrixido no prazo de dez días desde que a PARTE ARRENDATARIA fose requirida para iso por parte de ADIF.
12. Por non estar a PARTE ARRENDATARIA en posesión das autorizacións e licenzas necesarias para o exercicio da actividade e para a realización de obras.
13. Por abandono do local.

ADIF notificará por escrito Á PARTE ARRENDATARIA a causa de resolución na que incorrese.

En todos estes supostos de resolución, as obras realizadas de primeiro establecemento, conservación ou mellora reverterán gratuitamente a ADIF e ficarán en beneficio dos

locais sen que a PARTE ARRENDATARIA teña dereito a percibir ningunha cantidade en concepto de indemnización ou amortización pendente.

Se a PARTE ARRENDATARIA decidir unilateralmente a resolución do contrato antes do vencemento pactado, calquera que for a causa, todas as obras realizadas ficarán tamén en beneficio dos locais sen que ADIF teña que aboar ningunha cantidade á PARTE ARRENDATARIA en concepto de indemnización ou amortización pendente.

Igualmente, este contrato será rescindido segundo o indicado na Estipulación Segunda relativa á recuperación dos locais por ADIF, e Terceira do presente documento relativa á resolución anticipada por parte da PARTE ARRENDATARIA, así como á resolución por parte de ADIF por falta de uso do local nos niveis requiridos.

## 15. RESOLUCIÓN DO CONTRATO

Ademais de polas restantes causas recollidas neste contrato, o contrato de arrendamento extinguirase por:

1. O vencemento do prazo de vixencia contractualmente establecido ou do incluído en calquera das súas prórrogas, ficando excluída expresamente a aplicación do art. 34 da L.A.U.
2. Falecemento da persoa física arrendataria, en cuxo caso fica excluída a subrogación mortis causa do art. 33 L.A.U. ou, disolución da persoa xurídica arrendataria
3. Perda do inmoble arrendado por causas non atribuíbles a ADIF.
4. Calquera outra acordada polas partes.

En ningún dos casos incluídos nesta cláusula terá a PARTE ARRENDATARIA dereito a ningunha indemnización.

Igualmente, o Contrato ficará extinguido pola finalización da prestación do servizo de venda de billetes e información atendido (SB-7), persoal de servizos a bordo (SB 9) (ELIMINAR O QUE NON PROCEDA) vinculado ao espazo adxudicado a XXXXXXX.

## 16. PUBLICIDADE E RÓTULOS

Para a instalación de calquera rótulo no exterior do local arrendado, relacionado coa actividade que a PARTE ARRENDATARIA exerza no interior do local, este deberá solicitar e obter previamente a autorización expresa e por escrito de ADIF.

Queda prohibida a realización ou instalación de calquera tipo de publicidade no exterior do local arrendado por ADIF. Igualmente, queda prohibida a colocación de rótulos luminosos, mesmo no interior do local, sen a autorización previa de ADIF.

## 17. RESPONSABILIDADES

ADIF quedará exento de toda responsabilidade polas subtraccións, avarías ou danos que se poidan ocasionar nos mobles, aparellos e efectos introducidos no local arrendados. Igualmente, ADIF declina calquera responsabilidade polos accidentes acontecidos no interior do local obxecto do contrato, sexa cal for a causa, perante os empregados da PARTE ARRENDATARIA e perante terceiros, respecto de todos os que responderá sempre a PARTE ARRENDATARIA e polo importe total das indemnizacións correspondentes.

## 18. GASTOS E TRIBUTOS

Serán por conta do ARRENDATARIO a totalidade dos tributos de calquera clase que, actualmente, gravan, ou poidan gravar no futuro, o exercicio da actividade a exercer no local arrendado, ou que recaian ou poidan recaer sobre o local ocupado, aínda que fosen liquidados a ADIF. Igualmente, serán responsabilidade do ARRENDATARIO os gastos e tributos que poidan recaer sobre este contrato ou sobre calquera das operacións físicas ou xurídicas que motive.

Acórdase expresamente que o ARRENDATARIO será responsable do Imposto sobre Bens Inmobles que recaia sobre o local, aínda que fose liquidado a ADIF.

## 19. RETIRADA DE RESIDUOS

A PARTE ARRENDATARIA obrígase, pola súa conta e responsabilidade, a retirar todos os residuos xerados como consecuencia da realización de obras privativas no seu local e/ou polo exercicio da súa actividade. A retirada destes residuos deberá ser realizada en conformidade coas disposicións legais vixentes en materia de medio ambiente, e a través dun Xestor Ambiental cando for preceptivo, achegando copia a ADIF dos documentos asinados para a retirada de todos os residuos.

## 20. PREVENCIÓN DE RISCOS. COORDINACIÓN EMPRESARIAL

En cumprimento do disposto no Real Decreto 171/2004, do 30 de xaneiro, polo que se desenvolve o artigo 24 da Lei 31/1995, do 8 de novembro, de Prevención de Riscos Laborais, en materia de coordinación de actividades empresariais, o Adxudicatario deberá establecer contacto coa/s persoa/s responsable/s da Prevención de Riscos Laborais do centro ou centros nos que vai realizar o obxecto do contrato.

Serán aplicables os procedementos operativos de coordinación de actividades empresariais P.O.P. 12 e P.O.P 16, en todo o que non contradiga o presente contrato.

Se durante a vixencia do contrato for necesario, para realizar a actividade, contar cunha habilitación administrativa, quen resulte adxudicatario se obriga ao seu exclusivo cargo a obter a habilitación pertinente. Igualmente, obrígase a que o persoal ou medios que vaian prestar os seus servizos no ámbito ferroviario dispoñan da capacitación e habilitación, que resulten preceptivas segundo a normativa aplicable do sector, que lles permitan realizar as súas funcións coas debidas garantías de seguridade e eficiencia.

## 21. COMUNICACIÓNS

Todas as comunicacións que a PARTE ARRENDATARIA dirixa a ADIF en relación a este contrato deberán ser dirixidas á Subdirección de Xestión Comercial da Dirección de Explotación Comercial, situada na C/Sor Ángela de la Cruz núm. 3, 3ª planta, 28020 (Madrid), para ter a seguridade de que chegaron ao seu destino.

As que ADIF dirixa a PARTE ARRENDATARIA enviaraas ao domicilio que aparece no encabezamento deste Contrato.

Mentres ADIF non reciba comunicación da PARTE ARRENDATARIA que notifique algunha anomalía, entenderase que o contrato se desenvolve con normalidade.

## 22. NOVACIÓN

A totalidade dos pactos e condicións establecidos neste contrato non poderán ser modificados nin novados salvo ao abeiro de acordo específico das partes que deberán ser subscrito polos mesmos outorgantes ou por persoas que tiveren poderes suficientes para iso.

## 23. RÉXIME XURÍDICO

O presente contrato rexerase polos propios termos e pactos contidos nestas condicións particulares e, mentres non as contradiga, pola Lei 29/1994, do 24 de novembro, de Arrendamentos Urbanos e, no tocante a estas normas, polo establecido na Lei 33/2003, do 3 de novembro, de Patrimonio das Administracións Públicas e demais normas de dereito privado aplicables.

Igualmente, serán aplicables para o non indicado nas presentes condicións particulares, a documentación que serviu de base para a adxudicación do presente contrato núm. (——————————), así como a documentación entregada pola PARTE ARRENDATARIA durante a tramitación do expediente.

## 24. DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Os seguintes documentos forman parte integrante do presente contrato, ademais das presentes condicións particulares:

ANEXO 1: Resolución adxudicación.

ANEXO 2: Plano descritivo da superficie e outras características do local arrendado.

ANEXO 3: Certificado de Eficiencia enerxética.

## 25. XURISDICIÓN

Para as cuestións que puidesen derivar da interpretación e cumprimento do presente Contrato, e en conformidade co establecido no artigo 15 da Lei de Asistencia Xurídica ao Estado e Institucións Públicas, aplicable a esta Entidade Pública Empresarial, as partes, con renuncia expresa a calquera outro foro e domicilio que en dereito lles puidese corresponder, sométense aos Tribunais de Madrid, onde deberán resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

## 26. CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

As Partes Contratantes comprométense a gardar en segredo todos os datos e informacións facilitados e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo gardar a confidencialidade destas informacións e non revelalas de ningún xeito, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais tratados no presente contrato serán tratados por cada unha das partes de acordo ás disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada unha das partes será responsable do tratamento dos datos persoais recollidos da outra parte, figurando a súa identidade, datos de contacto e representante no encabezamento do contrato. A finalidade do tratamento é a xestión e execución do contrato, sendo conservados os datos durante a súa vixencia e o tempo posterior que sexa legalmente necesario. Os datos poderán ser comunicados ás Administracións Públicas para cumprir coas obrigas legais derivadas do contrato.

Infórmase aos interesados do seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación ou a opoñerse ao tratamento, así como o dereito á portabilidade dos datos, se for o caso, enviando un escrito acompañando unha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou outro homólogo (NIE) co asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, E.P.E. (CIF Q-2801660-H)

Enderezo postal: Avenida Pio XII, 97, Madrid (28036).

Enderezo de correo electrónico: dpd.adif@adif.es

Para: (————————-).

Enderezo postal: (————————————————-).

Enderezo de correo electrónico: (————————————————).

Igualmente, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación perante a Axencia Española de Protección de Datos, cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado ou os seus datos foron tratados ilexitimamente.

Os interesados poderán dirixirse ao Delegado de Protección de Datos de cada un dos responsables, no caso de que o tiveren, contactando por algunha das canles anteriormente indicadas.

## 27. SELADO DO CONTRATO

A totalidade dos folios que compoñen este Contrato e resto dos Anexos foron selados para garantir a súa autenticidade, por representantes de ambas as partes.

Así o acordan e conveñen a cuxo fin e para a súa debida constancia, asinan electronicamente o presente Contrato, a un só efecto, sendo a data de formalización a que corresponda coa data de sinatura do último dos asinantes no documento.

| | |
|---|---|
| IDENTIFICACIÓN DO DOCUMENTO: | |
| CONTRATO NÚM: | |
| ASINANTE: | |
| POLO ARRENDATARIO: | |
| POR ADIF: | |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

# MODELOS EN CONFORMIDADE E CONTRATACIÓN PARA A CESIÓN DE ESPAZOS DESTINADOS Á PRESTACIÓN DOS SERVIZOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-8, SX-5, SX-7 Y SX-8)

## CONTRATO NÚM. (————————)

(————————————) con NIF (————————————) e domicilio en (————————————) representado por (————————————), con NIF (————————————) en calidade de (————————————) segundo consta na Escritura outorgada o (——) de (——) de (——) perante o Notario de (————————-) D. (————————————————————-) co número (——-) do seu Protocolo.

Que con data (——), a empresa ferroviaria (  ) solicitou a ADIF acceso ás instalacións de servizo para a prestación do servizo (SB-8 ESPAZO PARA MÁQUINAS DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN/SX-5 ESPAZO EN PLATAFORMAS PARA ALMACENAMENTO DE EQUIPAMIENTOS MÓBILES / SX-7 PUNTO DE ATENCIÓN DE ÚLTIMA HORA / SX-8 ARMARIOS EN VESTIARIO DE USO COMPARTIDO) (poñer só o que corresponda) na estación de (————————————).

As condicións ofertadas por ADIF son as que figuran neste documento, xunto coas condicións de contratación que se achegan, como Anexo 1 ao presente documento:

- Espazo núm. SAP XXX, de XX m2 na estación de XXX.
- Prezo, o establecido na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento. Neste caso concreto, ao tratarse dunha estación do grupo XXXXX, o prezo para o ano XXX é de XXXXXX (cantidades sen IVE).

  SB-8- Dentro do prezo inclúese o consumo eléctrico. Non inclúe os gastos por servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso da máquina, nin o consumo de datos, que serán da conta da CESIONARIA.

  SX-5- Dentro do prezo inclúese o consumo eléctrico. Non se inclúe no prezo servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos elementos almacenados.

  SX-8- Dentro do prezo inclúese o consumo eléctrico.

  (ELIMINAR O QUE NON PROCEDA)
- Vixencia Será a que figure na resolución de adxudicación, comezando a contar a súa vixencia o día seguinte da súa notificación e finalizando o día XXX.

Que (———) acepta as condicións recollidas no presente documento e o seu Anexo 1, mediante a súa sinatura e selado.

| | |
|---|---|
| IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO: | |
| CONTRATO NÚM. | |
| ASINANTE: | |
| POLO ARRENDATARIO: | |
| POR ADIF: | |

**CONDICIÓNS DE CONTRATACIÓN DA CESIÓN DE USO**

## 1. OBXECTO DO CONTRATO

O obxecto do presente documento é o reflectido no documento en conformidade asinado pola CESIONARIA, do que o presente documento é Anexo.

ADIF entregará á CESIONARIA o espazo citado, mediante a correspondente Acta de entrega que será asinada por representantes de ambas as partes, obrigándose a manterlle o goce pacífico do mesmo durante o tempo de vixencia do Contrato, agás cando, polos motivos sinalados na Estipulación Segunda, sexa necesaria a inmediata recuperación por parte de ADIF do citado espazo, nese caso a CESIONARIA obrígase desde agora a entregalo libre de calquera carga, no mesmo estado no que o recibiu e na data na que ADIF lle comunique.

A CESIONARIA declara que recibe o expresado espazo en condicións de uso e apto para servir ao fin exclusivo incluído anteriormente, independentemente das obras e investimentos realizados para acondicionar o espazo para a actividade á que se destina.

Será condición imprescindible para a entrega do espazo, a entrega a ADIF dunha copia das pólizas de seguros establecidas na Estipulación SÉTIMA das presentes Condicións de Contratación.

## 2. RECUPERACIÓN DO ESPAZO POR ADIF DURANTE A VIXENCIA DO CONTRATO

1. Cando for necesario realizar obras de mantemento e/ou de remodelación que afecten ao servizo de transporte ferroviario, sexan programadas ou urxentes, ADIF

poderá modificar a capacidade asignada previa comunicación ás empresas ferroviarias. ADIF comunicará, con carácter xeral, cunha antelación mínima de seis meses en relación á execución prevista, a realización das obras de mantemento e/ou remodelación programadas. No caso de obras de mantemento e/ou remodelación urxentes, ADIF comunicaraas á CESIONARIA, así que teña coñecemento diso.

Nestes casos, a empresa ferroviaria terá dereito a modificar temporalmente as condicións económicas asociadas á súa adxudicación, segundo sexa de carácter total ou parcial, durante o prazo de duración das obras.

2. Se como consecuencia da execución de obras de remodelación que se poidan realizar na Estación onde estea situado o espazo obxecto deste Contrato, por necesidades da explotación e do servizo público ferroviario, ou en cumprimento de disposicións administrativas, ou en execución de plans urbanísticos, que imposibiliten á CESIONARIA o exercicio da súa actividade no espazo cedido, terá esta dereito a ser indemnizada na parte pendente de amortización dos investimentos que fosen aprobados por ADIF antes da revogación da capacidade.

3. En calquera dos supostos anteriores, ADIF, sempre que sexa posible, facilitará un espazo alternativo. No caso de que, durante a execución do contrato, unha terceira empresa ferroviaria solicitase espazos para prestasr o servizo obxecto deste contrato e descrito na cláusula primeira, seguirase o procedemento de coordinación incluído no Regulamento 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexos.

## 3. VIXENCIA DO CONTRATO

1. A vixencia do presente contrato é a reflectida na resolución de adxudicación, nas condicións establecidas no documento en conformidade.

   ADIF garante a permanencia nos espazos adxudicados durante este prazo, así como os investimentos realizados nos termos recollidos neste documento.

2. No final da vixencia do contrato, sen necesidade de ningún requisito previo, a CESIONARIA deberá desaloxar e deixar libre e á disposición de ADIF o espazo cedido, no mesmo estado no que estaba inicialmente, salvo acordo expreso por parte de ADIF.

3. Para realizar a resolución anticipada do contrato por vontade dunha das partes, establécese que notifique fidedignamente á outra parte deberá a súa decisión con polo menos, TRES MESES antes da data na que sexa efectiva a resolución.

4. Cando ADIF requirir a modificación do contrato, en aplicación do "Procedemento para as solicitudes de acceso ás instalacións de servizo e aos servizos vinculados ou conexos ao transporte ferroviario en Estacións de Viaxeiros", a CESIONARIA terá dereito á compensación polos investimentos pendentes de amortizar que, sobre o espazo modificado, fosen aprobados por ADIF e realizados pola CESIONARIA.

5. Cando ADIF detectar que o nivel de uso do espazo for inferior a (80% en estacións coordinadas ou 50% no resto das estacións, agás cando isto for debido a causas non económicas, alleas ao control da CESIONARIA), seralle requirido á CESIONARIA que utilice dito espazo. Se este requisito non for atendido no prazo dun mes, ADIF poderá resolver o contrato, sen que a CESIONARIA teña dereito a esixir ningunha compensación.

## 4. RENDA

1. A renda do presente contrato será a determinada segundo o establecido na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento.
2. As rendas a pagar a ADIF pola CESIONARIA comezarán a devindicarse a partir do día de entrega do espazo, data que constará en Acta asinada polas partes.
3. O pagamento da renda será realizado por meses adiantados, previa presentación por ADIF da correspondente factura, mediante transferencia bancaria, nunha das contas de ADIF das que é titular.
4. As cantidades antes sinaladas son contías sen IVE, polo que estas cifras incrementaranse co importe do IVE legalmente aplicable en cada momento.
5. A falta de pagamento pola CESIONARIA dalgunha das partes alícuotas da renda devindicará os xuros de demora vixentes na data nas que se produza a falta de impagamento e desde a data deste.

## 5. AUTORIZACIÓNS E LICENZAS

A CESIONARIA deberá solicitar e obter pola súa conta todas as autorizacións e licenzas, tanto nacionais como autonómicas e locais, vixentes na actualidade ou que se poidan ditar no futuro e resulten legalmente preceptivas para exercer a súa actividade no espazo cedido por ADIF.

ADIF declina calquera responsabilidade para o caso de que a actividade a realizar pola CESIONARIA comezar sen contar coas credenciais, licenzas e autorizacións preceptivas.

A CESIONARIA poderá instar a resolución anticipada do contrato, sen penalización, cando as licenzas, autorizacións ou permisos indicados non sexan concedidos, sexan revogados ou limitados durante a vixencia do contrato, por causa allea á vontade da CESIONARIA.

Igualmente, a CESIONARIA deberá solicitar os permisos ou licenzas necesarios para realizar as obras, en conformidade co establecido na cláusula SÉTIMA do presente contrato.

## 6. OBRAS

Toda obra que deba ser realizada nos espazos e instalacións cedidas para o seu acondicionamento serán da conta da CESIONARIA, sendo sempre necesaria a autorización expresa e por escrito de ADIF, previa ao inicio destas.

Cando a CESIONARIA considerar a necesidade de realizar algunha obra, deberá presentar perante ADIF o Proxecto correspondente, que deberá ser expresamente autorizado para a súa execución. A autorización de execución será recollida en Apéndice ao contrato, onde constarán as modificacións de contrato que foren acordadas nos termos incluídos neste documento.

A execución das obras descritas deberá comezar no prazo pactado.

Se transcorrido o prazo sinalado no parágrafo anterior de inicio das obras, estas non se iniciasen por causa non xustificadas ADIF poderá resolver o contrato.

A CESIONARIA poderá solicitar a prórroga dos prazos establecidos para o inicio e finalización das obras, que será concedida por ADIF no suposto de existiren razóns alleas á vontade do Explotador que xustifiquen a demora no comezo destas. ADIF poderá inspeccionar en todo momento a execución das obras, para comprobar que estas se axustan ao proxecto autorizado, sen que por dita inspección ou control se poida derivar responsabilidade a ADIF. Rematadas as obras, redactarase unha acta onde se recollerán as instalacións realizadas, que formará parte do presente contrato.

## 7. SEGUROS

A CESIONARIA tomará ao seu cargo unha póliza de seguro global que cubra os riscos de incendio e outros danos aos bens e de Responsabilidade Civil nunha contía mínima de 150.000.- EUROS (CENTO CINCUENTA MIL EUROS) cada un e que garanta, no caso de sinistro, o aboamento da indemnización correspondente e cubra os riscos de calquera dano ou perda causados durante a execución das obras, se for o caso, e no exercicio da actividade no espazo cedido.

A CESIONARIA entregará a ADIF unha copia da póliza de seguros contratada e comprométese a remitir a ADIF, periodicamente, os xustificantes de estar ao corrente no pagamento da prima da póliza. A CESIONARIA tamén se obriga a comunicar a ADIF calquera modificación na póliza ou cambio de compañía aseguradora que se poidan producir durante a vixencia do contrato.

A CESIONARIA asume directamente a responsabilidade persoal de facer fronte a todas as indemnizacións cuxo importe poida exceder as cantidades sinaladas no parágrafo anterior.

Estes seguros deberán ser contratados cunha entidade aseguradora que cumpra os requisitos establecidos na Lei 20/2015, do 14 de xullo, de organización, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa. A entrega da póliza de seguros a ADIF farase, como data límite, no momento da entrega do local.

A CESIONARIA garantirá a ADIF a cobertura dos citados riscos, desde o momento do inicio e ata a finalización da vixencia do presente contrato.

A CESIONARIA deberá aboar puntualmente as primas do seguro e facilitar anualmente copia ADIF do correspondente xustificante de pagamento.

## 8. USO E CONSERVACIÓN

A CESIONARIA utilizará o espazo coa debida dilixencia, destinarao única e exclusivamente ao uso descrito no documento en conformidade e absterase de facer aquilo que poida prexudicar ou deterioralo, polo que quedará prohibido almacenar ou manipular materiais perigosos.

A CESIONARIA obrígase a manter en bo estado de conservación, mantemento e limpeza as instalacións, equipamentos e elementos da actividade, así como a limpeza do espazo cedido, e deberá realizar pola súa conta as reparacións das deterioracións existentes ou que se poidan producir, e asegurar a súa permanente conservación en perfecto estado.

A CESIONARIA obrígase a impedir calquera usurpación ou novidade lesiva por parte de terceiros.

A CESIONARIA permitirá o acceso ao interior do espazo a ADIF ou a quen este autorice para inspeccionar e verificar as obras de conservación ou reparación que foren necesarias.

A CESIONARIA obrígase a observar calquera norma, regulamento ou estatuto emitida por ADIF para o exercicio de actividades nos recintos ferroviarios, se for o caso, e a executar as indicacións de ADIF para a reparación e conservación do inmoble no que afecte a instalacións e servizo ferroviario. En particular, deberá observar as prescricións derivadas do artigo 16 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, en relación coas obras e actuacións a realizar nas zonas de dominio público e de protección da infraestrutura ferroviaria.

## 9. MEDIDAS DE SEGURIDADE

Será responsabilidade exclusiva da CESIONARIA, a adopción de todas as medidas de seguridade necesarias segundo a normativa vixente para a protección contra incendios, garantindo en todo momento que a actividade a exercer decorra sen risco ningún para as persoas ou cousas e para o propio espazo cedido por ADIF.

As medidas anteriormente citadas adoptaranse serán adoptadas, se for necesario, en coordinación co servizo de seguridade da Estación, e serán responsabilidade súa os servizos de vixilancia, cando for necesario a xuízo de ambas as partes.

A CESIONARIA cumprirá, en todo momento, a normativa vixente ou que se poida ditar no futuro, tanto a nivel nacional como autonómico ou municipal, e que regule ou afecte o funcionamento, seguridade e condicións do espazo destinado á actividade concreta que nel se exerza.

ADIF declina calquera responsabilidade polos danos que se puidesen ocasionar a terceiros como consecuencia do incumprimento pola CESIONARIA das medidas de seguridade e normativa aplicables mencionadas nos parágrafos precedentes.

## 10. SUBMINISTRACIÓNS

No caso de que o servizo que prestar e recollido no documento en conformidade non contemple a inclusión das subministracións dentro do prezo, as subministracións necesarias para o perfecto decorrer da actividade que realizar no espazo cedido serán contratados directamente pola conta e responsabilidade da CESIONARIA coas respectivas empresas subministradoras, e irán da súa conta os consumos xerados como a instalación das acometidas necesarias.

Cando a CESIONARIA non puider contratar directamente as subministracións coas empresas subministradoras, ADIF, se for a encargada da prestación das subministracións, calculará os custos correspondentes aos consumos en conformidade cos prezos establecidos na Declaración sobre a Rede vixente para cada horario de servizo.

A CESIONARIA renuncia a reclamar a ADIF os posibles danos e perdas ocasionados polas incidencias de calquera tipo nestas subministracións, sempre que estas incidencias non foren orixinadas por causas atribuíbles a ADIF.

## 11. PROHIBICIÓNS

Queda prohibida a cesión, o subarrendamento e o traspaso por calquera título, así como a subcontratación a terceiros do espazo cedido ao abeiro do presente Contrato, salvo autorización previa e por escrito de ADIF. A cesión, o traspaso ou subarrendamento inconsentidos serán causa suficiente para a resolución de cesión de uso.

## 12. CAUSAS DE RESOLUCIÓN DO CONTRATO

O presente Contrato será resolto, ademais de polas causas recollidas no ordenamento xurídico, polas seguintes:

1. Cando a CESIONARIA estiver ao descuberto no pagamento da renda correspondente a tres meses ou máis, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial.
2. A O subarrendamento ou a cesión inconsentidos.
3. A realización de danos causados dolosamente no inmoble.
4. Por destinar o espazo cedido por ADIF a actividade distinta á recollida no presente Contrato.
5. Por impedir ou prohibir de forma reiterada e grave o acceso de ADIF ao espazo cedido para realizar as comprobacións e averiguacións que considere necesarias.

6. Pola realización no espazo cedido, de obras non autorizadas previamente e por escrito por ADIF.
7. Se, unha vez executadas as obras recollidas na Estipulación SEXTA, ADIF comprobase que estas non se axustan ás que foron consentidas.
8. No caso de a CESIONARIA ser sancionado pola Administración ou polos Tribunais, con motivo de faltas graves que poidan prexudicar o prestixio ou a imaxe de ADIF.
9. Por non subscribir e/ou por estar ao descuberto no pagamento dos seguros, recollidos na Estipulación SÉTIMA.
10. Por incumprir ou non observar estritamente a normativa sobre funcionamento, seguridade e condicións do espazo, de acordo coa actividade que neste se desenvolva, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial.
11. Por non estar a CESIONARIA en posesión das autorizacións e licenzas necesarias para o exercicio da actividade e para a realización de obras.
12. Por abandono do espazo.

ADIF notificará por escrito á CESIONARIA a causa de resolución na que incorrese.

En todos estes supostos de resolución, as obras realizadas reverterán gratuitamente a ADIF e quedarán en beneficio dos espazos, sen que a CESIONARIA teña dereito a percibir ningunha cantidade en concepto de indemnización ou amortización pendente.

Cando a CESIONARIO decidir unilateralmente a resolución do contrato antes do vencemento pactado, calquera que for a causa, todas as obras realizadas quedarán igualmente en beneficio dos espazos, sen que ADIF deba aboar ningunha cantidade á CESIONARIA en concepto de indemnización ou amortización pendente.

Igualmente, este contrato resolverase segundo o indicado na Estipulación Segunda relativa á recuperación dos espazos por ADIF, e Terceira do presente documento relativa á resolución anticipada por parte da CESIONARIO, así como á resolución por parte de ADIF por falta de uso do espazo nos niveis requiridos.

## 13. RESOLUCIÓN DO CONTRATO

Ademais de polas restantes causas recollidas neste contrato, o contrato de cesión de uso extinguirase por:

1. O vencemento do prazo de vixencia contractualmente establecido ou do incluído en calquera das súas prórrogas.
2. Disolución da persoa xurídica arrendataria.
3. Perda do inmoble cedido por causas non atribuíbles a ADIF.
4. Peche definitivo do recinto ferroviario ou do lugar onde estivese situado o inmoble, acordado por ADIF ou pola autoridade administrativa competente, cando isto responda ás necesidades especiais da xestión e/ou explotación do servizo público ferroviario, ao interese público ou ás demais causas referidas neste contrato.
5. Calquera outra acordada polas partes.

En ningún dos casos incluídos nesta cláusula terá a CESIONARIA dereito a ningunha indemnización.

## 14. RESPONSABILIDADES

ADIF quedará exento de toda responsabilidade polas subtraccións, avarías ou danos que se poidan ocasionar nos mobles, maquinaria, aparellos e efectos introducidos no espazo cedido. Igualmente, ADIF declina calquera responsabilidade polos accidentes acontecidos no interior do espazo obxecto do contrato, sexa cal for a causa, perante os empregados da CESIONARIA e perante terceiros, respecto de todos os que responderá sempre a CESIONARIA e polo importe total das indemnizacións correspondentes.

## 15. GASTOS E TRIBUTOS

Serán por conta do CESIONARIO a totalidade dos tributos de calquera clase que, actualmente, gravan, ou poidan gravar no futuro, o exercicio da actividade a exercer no local arrendado, ou que recaian ou poidan recaer sobre o local ocupado, aínda que fosen liquidados a ADIF. Igualmente, serán responsabilidade do CESIONARIO os gastos e tributos que poidan recaer sobre este contrato ou sobre calquera das operacións físicas ou xurídicas que motive.

Acórdase expresamente que o CESIONARIO será responsable do Imposto sobre Bens Inmobles que recaia sobre o local, aínda que fose liquidado a ADIF.

## 16. RETIRADA DE RESIDUOS

A CESIONARIA obrígase, pola súa conta e responsabilidade, a retirar todos os residuos xerados como consecuencia da realización de obras privativas no espazo e/ou pola realización da súa actividade. A retirada destes residuos deberá ser realizada en conformidade coas disposicións legais vixentes en materia de medio ambiente, e a través dun Xestor Ambiental cando for preceptivo, achegando copia a ADIF dos documentos asinados para a retirada de todos os residuos.

## 17. COMUNICACIÓNS

Todas as comunicacións que a CESIONARIA dirixa a ADIF en relación a este contrato deberán ser dirixidas á Subdirección de Xestión Comercial da Dirección de Explotación Comercial, situada na C/Sor Ángela de la Cruz núm. 3, 3ª planta, 28020 (Madrid), para ter a seguridade de que chegaron ao seu destino.

As que ADIF dirixa Á CESIONARIA enviaraas ao domicilio que aparece no documento en conformidade.

Mentres ADIF non reciba comunicación da CESIONARIA notificando algunha anomalía, entenderase que o contrato se desenvolve con normalidade.

## 18. RÉXIME XURÍDICO

O presente contrato rexerase polos propios termos e pactos contidos nestas condicións particulares e, mentres non as contradiga, polo establecido na Lei 33/2003, do 3 de novembro, de Patrimonio das Administracións Públicas e demais normas de dereito privado aplicables.

Igualmente, serán aplicables para o non indicado nas presentes condicións particulares, a documentación que serviu de base para a adxudicación do presente contrato, así como a documentación entregada pola CESIONARIA durante a tramitación do expediente.

## 19. XURISDICIÓN

Para as cuestións que puidesen derivar da interpretación e cumprimento do presente Contrato, e en conformidade co establecido no artigo 15 da Lei de Asistencia Xurídica ao Estado e Institucións Públicas, aplicable a esta Entidade Pública Empresarial, as partes, con renuncia expresa a calquera outro foro e domicilio que en dereito lles puidese corresponder, sométense aos Tribunais de Madrid, onde deberán resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

# 20. CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

As Partes Contratantes comprométense a gardar en segredo todos os datos e informacións facilitados e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo gardar a confidencialidade destas informacións e non revelalas de ningún xeito, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais tratados no presente contrato serán tratados por cada unha das partes de acordo ás disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada unha das partes será responsable do tratamento dos datos persoais recollidos da outra parte, figurando a súa identidade, datos de contacto e representante no encabezamento do contrato. A finalidade do tratamento é a xestión e execución do contrato, sendo conservados os datos durante a súa vixencia e o tempo posterior que sexa legalmente necesario. Os datos poderán ser comunicados ás Administracións Públicas para cumprir coas obrigas legais derivadas do contrato.

Infórmase aos interesados do seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación ou a opoñerse ao tratamento, así como o dereito á portabilidade dos datos, se for o caso, enviando un escrito acompañando unha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou outro homólogo (NIE) co asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, ADIF, E.P.E. (CIF Q-2801660-H)

Enderezo postal: Avenida Pio XII, 97, Madrid (28036).

Enderezo de correo electrónico: dpd.adif@adif.es

Igualmente, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación perante a Axencia Española de Protección de Datos, cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado ou os seus datos foron tratados ilexitimamente.

Os interesados poderán dirixirse ao Delegado de Protección de Datos de cada un dos responsables, no caso de que o tiveren, contactando por algunha das canles anteriormente indicadas.

# MODELO EN CONFORMIDADE E CONTRATACIÓN PARA A CESIÓN DE ESPAZOS DESTINADOS Á PRESTACIÓN DO SERVIZO AUXILIAR SX-6 (CONTROL COMERCIAL PREVIO AO ACCESO A TRENS)

## CONTRATO NÚM. (————————)

(————————————) con NIF (————————————) e domicilio en (————————————) representado por (————————————), con NIF (————————————) en calidade de (————————————) segundo consta na Escritura outorgada o (——) de (——) de (——) perante o Notario de (————————-) D. (————————————————-) co número ——-) do seu Protocolo.

Que na data (————-), (Empresa Ferroviaria) solicitou ao administrador de infraestruturas acceso ás instalacións de servizo para a prestación do servizo (SX-6 CONTROL COMERCIAL PREVIO AO ACCESO A TRENS) na estación de (————————————-).

As condicións ofertadas polo administrador de infraestruturas son as que figuran no presente documento, xunto coas condicións de contratación que se achegan, como Anexo 1, ao presente documento:

- O administrador poderá facilitar ás empresas ferroviarias un mostrador para que poidan realizar o control preventivo previo ao acceso e embarque aos trens na estación de XXX. Estes mostradores poderán ser fixos ou móbiles e poderán ser utilizados durante un período máximo de 30 minutos antes da saída dos trens con capacidade asignada á Empresa Ferroviaria durante o Horario de Servizo.
- Prezo, o establecido na Declaración sobre a Rede vixente para cada Horario de Servizo.

Vixencia: Anual, empezando a contar a súa vixencia o día seguinte da súa notificación.

Que (————-) acepta as condicións recollidas no presente documento e o seu Anexo 1, mediante a súa sinatura e selado.

| IDENTIFICACIÓN DO DOCUMENTO: |
|---|
| CONTRATO NÚM. |

| ASINANTE: |
|---|
| POLO ARRENDATARIO: |
| POR ADIF: |

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

# 1. OBXECTO DO CONTRATO

O obxecto do presente documento é o reflectido no documento en conformidade asinado por (Empresa Ferroviaria), do que o presente documento é Anexo, que en ningún caso inclúe a custodia dos elementos depositados ou almacenados no mostrador.

O administrador de infraestruturas facilitará a (Empresa Ferroviaria) a utilización dos mostradores para o fin sinalado no documento en conformidade.

A Empresa Ferroviaria declara que recibe o expresado espazo en condicións de uso e apto para servir ao fin exclusivo incluído anteriormente.

# 2. VIXENCIA DO CONTRATO

A vixencia do presente contrato é a reflectida na resolución de adxudicación, nas condicións establecidas no documento en conformidade, que poderá prorrogarse por períodos de igual duración, ata un máximo de 5 anos, salvo renuncia expresa polas partes cun período de 6 meses de antelación.

Para realizar a resolución anticipada do contrato por vontade dunha das partes, establécese que notifique fidedignamente á outra parte a súa decisión polo menos TRES MESES antes da data na que sexa efectiva a resolución.

# 3. USO E CONSERVACIÓN

(Empresa Ferroviaria) usará o espazo coa debida dilixencia, destinándoo única e exclusivamente ao uso descrito no documento en conformidade e absterase de facer aquilo que o poida prexudicar ou deteriorar.

(Empresa Ferroviaria) obrígase a manter en bo estado de conservación, mantemento e limpeza as instalacións, equipamentos e elementos do mostrador.

# 4. SUBMINISTRACIÓNS

O consumo eléctrico está incluído no prezo. Non se inclúe o acceso á rede de datos, debendo a empresa ferroviaria asumir tanto o acceso como o seu custo.

A Empresa Ferroviaria renuncia a reclamar a ADIF os posibles danos e perdas ocasionados polas incidencias de calquera tipo nas subministracións, sempre que estas incidencias non foren orixinadas por causas atribuíbles a ADIF.

# 5. PROHIBICIÓNS

Queda prohibida a cesión, o subarrendamento e o traspaso por calquera título, así como a subcontratación a terceiros do espazo cedido ao abeiro do presente Contrato, salvo autorización previa e por escrito do administrador de infraestruturas. A cesión, o traspaso ou subarrendamento inconsentidos serán causa suficiente para a resolución de cesión de uso.

# 6. CAUSAS DE RESOLUCIÓN DO CONTRATO

O presente Contrato será resolto, ademais de polas causas recollidas no ordenamento xurídico, polas seguintes:

1. A falta de pagamento do prezo correspondente, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial. A falta de pagamento do prezo devindicará os xuros de demora vixentes na data nas que se produza a falta de impagamento e desde a data deste.

2. A cesión inconsentida.
3. A realización de danos causados dolosamente no mobiliario.
4. Por destinar o espazo cedido polo administrador de infraestruturas a actividade distinta á recollida no presente Contrato.
5. No caso de que (Empresa Ferroviaria) for sancionada pola Administración ou polos Tribunais, con motivo de faltas graves que poidan prexudicar o prestixio ou a imaxe do administrador de infraestruturas.
6. Por incumprir ou non observar estritamente a normativa sobre funcionamento, seguridade e condicións do espazo, de acordo coa actividade que neste se desenvolva, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial.

O administrador de infraestruturas notificará por escrito a (Empresa Ferroviaria) a causa de resolución na que incorrese.

## 7. RESOLUCIÓN DO CONTRATO

Ademais de polas restantes causas recollidas neste contrato, o contrato de cesión de uso extinguirase por:

1. O vencemento do prazo de vixencia contractualmente establecido ou do incluído en calquera das súas prórrogas.
2. Disolución da persoa xurídica de (Empresa Ferroviaria).
3. Peche definitivo do recinto ferroviario, acordado polo administrador de infraestruturas ou pola autoridade administrativa competente, cando se deba ás necesidades especiais da xestión e/ou explotación do servizo público ferroviario, ao interese público ou ás demais causas referidas neste contrato.
4. Calquera outra acordada polas partes.

En ningún dos casos incluídos nesta cláusula terá a (Empresa Ferroviaria) dereito a ningunha indemnización.

## 8. RESPONSABILIDADES

O administrador de infraestruturas quedará exento de toda responsabilidade polas subtraccións, avarías ou danos que se poidan ocasionar nos elementos, aparellos e efectos introducidos no espazo cedido por (Empresa Ferroviaria).

## 9. COMUNICACIÓNS

Todas as comunicacións que (Empresa Ferroviaria) dirixa ao administrador de infraestruturas en relación a este contrato deberán ser dirixidas á Subdirección de Servizos e Mantemento da Dirección de Estacións de Viaxeiros, situada na Avda Pío XII, 110, Caracola 18, 28036 (Madrid), de tal forma que teña a certeza de que chegaron ao seu destino.

As que o Administrador de Infraestruturas dirixa á (Empresa Ferroviaria) enviaraas ao domicilio que aparece no documento en conformidade.

Mentres o Administrador de Infraestruturas non reciba comunicación de (Empresa Ferroviaria) notificando algunha anomalía, entenderase que o contrato se desenvolve normalmente.

## 10. RÉXIME XURÍDICO

O presente contrato rexerase polos propios termos e pactos contidos nestas condicións particulares e, mentres non as contradiga, polo establecido na Lei 33/2003, do 3 de novembro, de Patrimonio das Administracións Públicas e demais normas de dereito privado aplicables.

Igualmente, serán aplicables para o non indicado nas presentes condicións particulares, a documentación que serviu de base para a adxudicación do presente contrato, así como a documentación entregada pola Empresa Ferroviaria durante a tramitación do expediente.

## 11. XURISDICIÓN

Para as cuestións que puidesen derivar da interpretación e cumprimento do presente Contrato, e en conformidade co establecido no artigo 15 da Lei de Asistencia Xurídica ao Estado e Institucións Públicas, aplicable a esta Entidade Pública Empresarial, as partes, con renuncia expresa a calquera outro foro e domicilio que en dereito lles puidese corresponder, sométense aos Tribunais de Madrid, onde deberán resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

## 12. CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

As Partes Contratantes comprométense a manter en segredo todos os datos e informacións facilitados e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo manter a dita información en reserva e segredo e non revelala de ningunha forma, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais tratados no presente contrato serán tratados por cada unha das partes de acordo ás disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada unha das partes será responsable do tratamento dos datos persoais recollidos da outra parte, figurando a súa identidade, datos de contacto e representante no encabezamento do contrato. A finalidade do tratamento é a xestión e execución do contrato, sendo conservados os datos durante a súa vixencia e o tempo posterior que sexa legalmente necesario. Os datos poderán ser comunicados ás Administracións Públicas para cumprir coas obrigas legais derivadas do contrato.

Infórmase aos interesados do seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación ou a opoñerse ao tratamento, así como o dereito á portabilidade dos datos, se for o caso, enviando un escrito acompañando unha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou outro homólogo (NIE) co asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

Identidade: Entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF)

N.I.F.: Q-2801660-H

Dir. Postal: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª planta, 28020 – Madrid

Enderezo electrónico: https://sede.adif.gob.es

Delegado de Protección de Datos: dpd.adif@adif.es

Igualmente, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación perante a Axencia Española de Protección de Datos, cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado ou os seus datos foron tratados ilexitimamente.

Os interesados poderán dirixirse ao Delegado de Protección de Datos de cada un dos responsables, no caso de que o tiveren, contactando por algunha das canles anteriormente indicadas.

# CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO XESTIÓN DE OBXECTOS PERDIDOS (SX-9)

**Reunidos:**

Por un lado, o ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, que no sucesivo se denominará Adif, con domicilio en 28020 Madrid, C/Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2801660-H, representado este acto por (----------), en calidade de (----------) debidamente autorizado para este acto.

E polo outro lado, (----------), que no sucesivo se denominará EMPRESA FERROVIARIA, con NIF (----------) e domicilio en (----------) representado por (----------), con NIF (----------) en calidade de (----------) segundo consta na Escritura outorgada o (----) de (----------) de (------) perante o Notario de (----------) D. (----------) co número (----) do seu Protocolo.

Os intervenientes, no respectivo carácter e interese co que actúan, recoñécense con capacidade xurídica e de obrar suficiente para a firma e o outorgamento do presente Acordo, e a tal efecto.

**Expoñen:**

Os clientes poden esquecer ou perder os seus obxectos persoais, tanto nas estacións como a bordo dos trens das distintas Empresas Ferroviarias que nelas operan, así como nos autobuses dispostos nos supostos de plans alternativos de transporte. Por este motivo, é necesario contar cun mecanismo no sistema ferroviario que permita aos clientes recuperar os obxectos perdidos.

No marco do proceso de liberalización do transporte ferroviario de viaxeiros, Adif pode ofrecer ás Empresas Ferroviarias un servizo que garanta a custodia e xestión de obxectos perdidos polos clientes , entregados nas estacións de final do percorrido dos trens.

Igualmente, Adif pode garantir a trazabilidade do obxecto perdido desde o seu depósito por (Empresa Ferroviaria) ata a entrega final ao seu propietario ou a baixa e entrega por abandono á Administración Local correspondente. Os obxectos que contiveren documentación persoal serán entregados aos Corpos e Forzas de Seguridade do Estado.

O presente contrato determina as condicións de prestación do Servizo de Obxectos Perdidos por parte de Adif ás Empresas Ferroviarias.

E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

**Acordan:**

## 1. OBXETO DO CONTRATO

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións nas que Adif se compromete e obriga a prestar a *(Empresa Ferroviaria)* _____, desde a data da súa subscrición, o Servizo de Obxectos Perdidos, e todo isto de acordo cos criterios e condicións incluídas na vixente Declaración sobre a Rede de Adif

en cada momento. Neste sentido, establécese o sistema para rexistrar e deixar constancia cando un cliente manifesta que perdeu ou esqueceu un obxecto persoal, e para o tratamento efectivo da recepción, rexistro, devolución, entrega ou arroxo dos obxectos perdidos ou esquecidos polos clientes nas estacións, trens ou autobuses e entregados nas Oficinas de Obxectos Perdidos, tanto polo persoal da estación, como o persoal de trens ou autobuses -se for o caso-, ou por calquera persoa que manifeste encontrar algún obxecto na estación.

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Estacións de final de percorrido dos trens con Servizo de Atención ao Cliente presencial.



## 3. ESPECIFICACIÓNS XERAIS DO SERVIZO

As seguintes son especificacións xerais do servizo:

**Horario de prestación**

O horario de prestación do servizo coincidirá co horario de Servizo de Atención ao Cliente presencial da estación.

**Identificación do obxecto encontrado. Características xerais**

O Servizo de Atención ao Cliente realizará o recoñecemento externo das características máis notables do obxecto (marca, modelo, cor, tamaño, material,...) e calquera outra característica que poida identificar inequivocamente o obxecto.

No caso de que o obxecto encontrado fose un contedor doutros obxectos (maletas, bolsos, carteiras, moedeiros, etc.), o responsable do Servizo de Atención ao Cliente deberá solicitar, antes de abrilo, a asistencia doutro axente da Estacións de Viaxeiros ou un Axente de Seguridade, sempre que sexa posible, para que na súa presenza se recoñezan as características máis notables de cada un dos obxectos contidos (modelo, cor, tamaño, material,...) e calquera outra característica que poida identificar inequivocamente o obxecto, para deixar constancia disto, e identificarse no rexistro do obxecto.

**Rexistro de obxectos perdidos**

Todos os obxectos considerados obxectos perdidos serán rexistrados na aplicación de Xestión de Obxectos Perdidos da Dirección de Estacións de Viaxeiros cubrindo os seguintes campos:

- Data do achado/recepción.
- Características do(s) obxecto(s).
- Recepcionado: nome do responsable do Servizo de Atención ao Cliente e, se for o caso, nome e matrícula do axente que estivo presente no recoñecemento do obxecto.
- Número de rexistro.

En todos os obxectos acompañarase unha etiqueta na que constarán polo menos os seguintes datos: número de rexistro e día de recepción.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED. 23/02/2024)

Exclúense do ámbito de aplicación do contrato aqueles obxectos que non teñen a consideración de perdidos, entre eles, a título informativo e non limitativo: animais ou plantas, obxectos de natureza perecedoira ou insalubre (alimentos non envasados ao baleiro ou sen selo ou con data de caducidade superada, roupa sucia, residuos, material roto, materiais perigosos, materia orgánica, etc.), tarxetas bancarias esquecidas nos puntos de venda das Empresas Ferroviarias, obxectos non admitidos por organismos competentes, obxectos considerados perigosos (produtos químicos, tráfico comercial ilícito, etc.).

Tampouco terán a consideración de obxecto perdido os billetes de tren válidos para viaxar, en función da data, xa que, en todo caso, os mesmos serán entregados á Empresa Ferroviaria correspondente.

Cando o obxecto encontrado sexa diñeiro, terá a consideración de "obxecto moble" e gardarase nun sobre pechado, indicando no sobre o número de rexistro do obxecto asignado pola Aplicación de Obxectos Perdidos, depositándoo nun lugar seguro, ou na caixa forte da estación, se existe, tendo o mesmo trato que o resto dos Obxectos Perdidos.

No suposto de depositar documentación identificativa (DNI, NIE, Pasaporte, Permiso de Condución e calquera Documento Legal de similares características), así como o envolvente do mesmo (carteira,...), ou ben tarxetas bancarias, rexistraranse e entregaranse na Comisaría ou Departamento de Policía máis próxima, facendo constar esta circunstancia no rexistro. Se a documentación estiver aloxada nun obxecto contedor (bolsa, carteira...), co obxectivo de non fraccionar o Obxecto Perdido, entregarase o obxecto contedor na súa totalidade.

Se o obxecto rexistrado se corresponde a un abono de transporte ou similar, serán entregados á Comunidade Autónoma ou Organismo Público correspondente (Deputación, Concello...) encargado da súa expedición, ou á Autoridade/Consorcio responsable no seu caso, facendo constar esta circunstancia no rexistro.

**Identificación do descubridor do obxecto e entrega do xustificante de entrega**

O responsable do Servizo de Atención ao Cliente procederá a cubrir a identificación persoal (nome, DNI ou pasaporte, enderezo postal, teléfono de contacto) do descubridor (se este cede os seus datos) ou, se non é así, o tipo de descubridor (empregado da empresa ferroviaria, viaxeiro, persoal de seguridade...) na ficha correspondente da aplicación de Obxectos Perdidos. Sexa como for, garántese a protección dos datos persoais facilitados, en conformidade co establecido na cláusula X do presente contrato e coa normativa legal aplicable (Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e garantía dos dereitos dixitais e Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeo do Consello do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no tocante ao tratamento de datos persoais e á libre circulación deses datos.

Ao descubridor ofreceráselle xustificante da entrega, obtido desde a aplicación de Obxectos Perdidos.

O responsable do Servizo de Atención ao Cliente informará ao descubridor dos prazos legais establecidos.

Como norma xeral, o prazo incluído para depositar os obxectos perdidos é de 2 anos, agás cando Adif establecese, mediante o correspondente instrumento legal, un prazo inferior cos Concellos, na súa condición de encargados de realizar as publicacións dos obxectos e non reclamados durante dous domingos consecutivos (artigo 615 do Código Civil), así como de entregar o obxecto encontrado (no caso de non encontrar o seu propietario) ao seu descubridor.

No caso de non existir acordo co Organismo competente da cidade, ou de existir acordo parcial (non se fai cargo dalgún tipo de obxectos), os prazos de estancia no almacén serán determinados en cada Estación, en función doutros acordos que se poidan establecer con outros Organismos, como poden ser Organizacións Non Gobernamentais (ONG) ou Fundacións sen ánimo de lucro.

Só se gardará un obxecto durante o tempo establecido, cando o descubridor o solicite expresamente no momento da entrega e cando o Concello non se faga cargo do obxecto.

A entrega por parte de axentes de Seguridade, Empresas Ferroviarias ou de Adif en servizo non outorgará dereitos como descubridor.

**Determinación do propietario**

Como resultado da identificación do obxecto, se o Servizo de Atención ao Cliente puidese determinar cal é o seu propietario a raíz das comunicacións que puidese recibir, procederá inmediatamente á súa localización, comunicándolle o procedemento e lugar de recollida.

Igualmente, comunicaránselle os prazos establecidos para o almacenamento dos obxectos.

## 4. RESPONSABILIDADES

Adif quedará exenta de toda responsabilidade polo estado dos obxectos perdidos no momento da súa entrega por (Empresa Ferroviaria).

## 5. CONDICIÓNS ECONÓMICAS

Os prezos a aplicar serán os vixentes en cada momento pola prestación do Servizo de Obxectos Perdidos (SX-9) publicados na Declaración sobre a Rede.

## 6. VIXENCIA DO CONTRATO

O presente Contrato entrará en vigor o _____ de _____do 20XX e a súa vixencia será ata (un ano)_____, con prórrogas tácitas por períodos anuais ata un máximo de 5 anos, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de seis meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

## 7. CAUSAS DE RESOLUCIÓN DO CONTRATO

O presente contrato entenderase extinguido polas seguintes causas:

1. Por mutuo acordo das partes.
2. Por denuncia por escrito de calquera das partes cun período de preaviso de seis meses, nos termos incluídos neste contrato.
3. Por incumprimento dunha das partes.

No suposto de incumprimento que teña orixe no impagamento por parte de *(Empresa Ferroviaria)* _____ dos importes debidos pola prestación do servizo e sen prexuízo da resolución do presente contrato, Adif poderá suspender o servizo, previa comunicación expresa á empresa ferroviaria. A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

Extinguido o contrato por calquera causa, todos os dereitos e obrigas nacidos antes da súa extinción serán liquidados e cumpridos por ambas as partes, sen prexuízo dos dereitos e obrigas que resulten da devandita extinción para as mesmas, consonte a Lei ou o disposto no presente contrato.

## 8. NOTIFICACIÓNS

Para efectos de notificacións, as partes poderán dirixir comunicación, por calquera medio admitido en Dereito que acredite suficientemente a súa recepción polo destinatario, coas seguintes persoas designadas como interlocutores polas entidades asinantes:

Por ADIF

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

Por (Empresa Ferroviaria)

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

## 9. LEY APLICABLE E XURISDICIÓN

A prestación do servizo obxecto do presente contrato estará rexida e interpretarase pola normativa do Sector Ferroviario e polo Dereito Privado. En conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, será competente a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e demais candidatos cando se entenda que o principio de non discriminación en relación á prestación dos servizos auxiliares foi vulnerado. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para resolver as controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

Para estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia a calquera outro foro que puidese corresponderlles.

## 10. CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

Ambas as partes comprométense a gardar en segredo todos os datos e informacións facilitados por Adif e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo o adxudicatario gardar a confidencialidade destas informacións e non revelalas de ningún xeito, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais serán tratados por Adif coa finalidade de realizar a xestión e o mantemento da prestación do servizo. A base xurídica que lexitima o tratamento é a prestación do servizo. Os seus datos serán conservados durante o tempo establecido polas leis aplicables e non serán cedidos a terceiros salvo obriga legal.

Pode acceder aos seus datos, rectificalos ou suprimilos, opoñerse ao tratamento e solicitar a súa limitación dirixindo a súa petición ao enderezo: correo electrónico do delegado dpd.adif@adif.es ou por correo postal á Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. -7ª Planta, 28020 – Madrid, acompañando fotocopia do seu DNI ou pasaporte.

E en proba de conformidade, asinan o presente Contrato, por duplicado, no lugar e data indicados no encabezamento.

Por ADIF

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

Por (Empresa Ferroviaria)

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

# CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO ADIF SOBRE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE E/OU MOBILIDADE REDUCIDA PARA A SUBIDA E BAIXADA DE TRENS (SX-12)

**Reunidos:**

Por un lado, o ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, que no sucesivo se denominará Adif, con domicilio en 28020 Madrid, C/Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2801660-H, representado este acto por (----------), en calidade de (----------) debidamente autorizado para este acto.

E polo outro lado, (----------), que no sucesivo se denominará EMPRESA FERROVIARIA, con NIF (----------) e domicilio en (----------) representado por (----------), con NIF (----------) en calidade de (----------) segundo consta na Escritura outorgada o (----) de (----------) de (---------) perante o Notario de (----------) D. (----------) co número (-----) do seu Protocolo.

Os intervenientes, no respectivo carácter e interese co que actúan, recoñécense con capacidade xurídica e de obrar suficiente para a firma e o outorgamento do presente Acordo, e a tal efecto.

**Expoñen**:

No marco do proceso de liberalización do transporte ferroviario de viaxeiros, a entrada de novos operadores ferroviarios e o Regulamento (UE) 2021/782 DO PARLAMENTO EUROPEO E DO CONSELLO do 29 de abril de 2021, sobre os dereitos e obrigas dos viaxeiros ferroviarios, "á saída dunha estación ferroviaria dotada de persoal, durante o seu tránsito ou á chegada a ela, o administrador da estación ou a empresa ferroviaria prestará asistencia gratuíta para que as ditas persoas poidan embarcar no tren, enlazar cun tren de conexión para o que teñan billete ou desembarcar do tren, sempre que haxa persoal formado en servizo...".

O presente contrato determina as condicións de prestación do Servizo Adif Acerca para a subida e baixada de viaxeiros aos trens conforme aos prezos aprobados polo Consello de Administración de Adif, vixentes en cada momento, e de acordo co sinalado na citada Declaración sobre a Rede de Adif no apartado de prestación de servizos auxiliares en instalacións de servizos.

E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

**Acordan:**

## 1. OBXECTO

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións ao abeiro das que Adif se compromete e obriga a prestar a *(Empresa Ferroviaria)* _____, desde a súa subscrición, o Servizo Adif Acerca de asistencia a persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida para a subida e baixada dos trens e a súa acomodación nas súas prazas e a equipaxe permitida utilizando para iso medios mecánicos ou mediante acompañamento persoal, e todo iso en conformidade cos criterios xerais mencionados no expositivo de suxeición aos prezos privados aprobados por Adif e en conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif vixentes en cada momento.

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN DO SERVIZO E ANTELACIÓN DAS NOTIFICACIÓNS DE ASISTENCIA

O servizo prestarase nas estacións, coas modalidades correspondentes, recollidas na Declaración sobre a Rede.

Para a prestación do servizo, *(Empresa Ferroviaria)* _____ deberá remitir a Adif a solicitude correspondente, procurando respectar, na medida do posible, os seguintes prazos de preaviso:

- **Servizo permanente:** Prestarase en estacións que contan cun Asistente de Mobilidade (AM) de maneira presencial de forma continua durante todo o horario de apertura comercial da estación. Cubriranse as solicitudes de asistencia cunha antelación de ata 30 minutos antes da saída do tren.

Adif, en coordinación coas Empresas Ferroviarias, por circunstancias debidamente xustificadas e imprevisibles no momento de asinar o presente contrato, poderá modificar o alcance e as modalidades de prestación para axustalos á situación concreta. Esta modificación non implicará ningún tipo de responsabilidade para Adif nin a asunción de reclamacións de contido económico.

Tanto o alcance como as modalidades de prestación están publicadas na Declaración da Rede de ADIF.

*(Empresa Ferroviaria)* _____, solicitará a Adif as estacións incluídas no ámbito de aplicación do Servizo Sobre Adif nas que require a prestación do servizo para os seus clientes (Anexo núm. 1). Esta relación poderá ser modificada de común acordo entre as partes cunha antelación mínima de 30 días útiles. Igualmente, *(Empresa Ferroviaria)* _____, poderá solicitar a Adif a extensión do Servizo Adif Acerca a unha nova estación non incluída no ámbito de aplicación do servizo. Neste caso, Adif analizará a viabilidade da proposta e, se for viable, informará a *(Empresa Ferroviaria)* _____, sobre a data prevista de inicio da prestación do servizo nesa nova estación.

## 3. TIPOLOXÍA DE ASISTENCIAS

Contémplanse os seguintes tipos de asistencias:

1. Persoa en cadeira de rodas propia ocupando praza H.
2. Persoa en cadeira de rodas propia pregable ocupando praza regular.
3. Persoa con discapacidade sensorial ou cognitiva.
   - 3.1. Discapacidade visual.
   - 3.2. Discapacidade auditiva.
   - 3.3. Discapacidade cognitiva.
   - 3.4. Discapacidade xordocegueira.
4. Persoa con dificultade de desprazamento.
   - 4.1. Persoa con dificultades en membros superiores / inferiores.
   - 4.2. Persoa vella.
   - 4.3. Persoa con carriño de neno.

4.4. Persoa embarazada

4.5. Outra persoa con mobilidade reducida, nos termos recollidos no apartado 21 do artigo 3 do Regulamento de Execución (UE) 2021/782, do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2021, sobre os dereitos e obrigas dos viaxeiros de ferrocarril.

**5.** Organización Nacional de Transplantes.

# 4. PUNTOS DE ENCONTRO

As asistencias prestarase na estación de orixe, desde o punto de encontro ata a acomodación do viaxeiro no asento do tren ou praza H, segundo se indique no seu billete, e viceversa no caso de asistencias no destino.

Os puntos de encontro están definidos en cada unha das estacións e están publicados na Declaración da Rede de ADIF.

Os puntos de encontro tamén son as zonas onde finalizarán as asistencias no caso dos viaxeiros de chegada. Non obstante, poderá acordarse co viaxeiro o lugar alternativo da estación onde desexe finalizar o servizo (parada de taxi, aparcamento, porta de saída, etc.).

# 5. ESPECIFICACIÓNS XERAIS DO SERVIZO

As seguintes son especificacións xerais do servizo:

**Horario de prestación**

O horario de prestación do servizo coincidirá co horario comercial da estación de viaxeiros publicado na Declaración de Rede.

Se, como consecuencia do tráfico ferroviario, un tren chegase a unha estación fóra do horario comercial e entre os seus viaxeiros hai persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida, a estación de destino manterá operativo o servizo de asistencia, independentemente da hora de chegada do tren.

**Tráficos a atender**

O servizo está configurado para atender tráficos de Alta Velocidade, Longa Distancia e Media Distancia de todas as Empresas Ferroviarias.

Exclúense os tráficos de Proximidades por considerar que esta prestación podería á puntualidade e, tanto as estacións con tráficos de Proximidades como os trens asignados a estes, xa teñen un nivel de accesibilidade moi elevado e permiten o seu uso de forma autónoma.

**Servizo a prestar a petición do viaxeiro e adaptado ás súas necesidades**

O servizo garante a prestación de todas as asistencias que cumpran os prazos de preaviso establecidos.

No caso de peticións fóra de prazo, Adif fará o posible para prestar, na medida do posible, a asistencia necesaria, de maneira que a persoa con discapacidade ou mobilidade reducida poida realizar a súa viaxe. Sexa como for, a denegación do servizo por este motivo deberá estar debidamente xustificada, mantendo informada á Empresa ferroviaria.

A prestación do servizo procurará adaptarse, en todo momento, e na medida do posible, ás necesidades particulares de asistencia do viaxeiro. Neste sentido, os Asistentes de Mobilidade consultarán ao viaxeiro co obxectivo de tratar de adaptar a prestación do servizo ás súas necesidades.

Adif procurará que en todas as estacións se dispoñan de espazos axeitados para realizar as esperas ata a hora de embarcar ao tren. Os viaxeiros en situación de espera tamén serán atendidos por persoal do servizo.

### Atención en incidencias que afectan ao tráfico ferroviario

O servizo cobre a asistencia ao viaxeiro en situación de incidencias que afectan ao tráfico ferroviario.

Neste sentido, poden darse dúas situacións:

- Incidentes acaecidos que impiden o normal funcionamento do tráfico ferroviario: Neste caso, intentarase, na medida do posible, prestar o servizo nas estacións designadas para a realización de transbordos. Igualmente, como se indicou anteriormente, as estacións de destino permanecerán abertas e con persoal de servizo para prestar as asistencias necesarias independentemente da hora de chegada dos trens.
- Incidencias provocadas pola programación de traballos na infraestrutura: Nestes casos ADIF, en coordinación coas Empresas Ferroviarias, definirá os Plans Alternativos de Transporte (PAT), se for posible entre estacións incluídas no ámbito de prestación do servizo. En aplicación dun PAT, contémplase a posible asistencia nos transbordos entre trens ou a outro medio alternativo de transporte.

### Cans guía, de asistencia e de apoio

Habilitaranse, na medida do posible, espazos para que os cans de guía e asistencia poidan realizar as súas necesidades fisiolóxicas. Igualmente, se for necesario, daráselles auga, por petición dos seus usuarios.

O persoal de servizo coordinará coas Empresas Ferroviarias o embarque destes cans nos trens, velando, en todo momento, que non se deben separar dos seus donos.

### Tratamento de grupos

As estacións dotaranse de medios suficientes para poder prestar este tipo de asistencias. Neste sentido, dado que a venda de billetes de grupos a realizan as Empresas Ferroviarias aplicando procedementos específicos, procurarase que a información destas vendas sexa facilitada canto antes aos prestadores do servizo coa maior antelación posible que, en ningún caso, poderá ser inferior a 48 horas.

Os medios e recursos achegados poderán ser inferiores aos dispoñibles no caso de prestar asistencia de forma individualizada.

### Equipaxe

O Servizo Adif Acerca asistirá ás persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida no traslado das equipaxes en consonancia coa Política de Equipaxes de *(Empresa Ferroviaria)* _____.

### Medios materiais

Os activos incluídos para a prestación do servizo son:

- Plataformas elevadoras.
- Ramplas.
- Cadeiras de rodas.

Adif realizará o correspondente mantemento dos equipamentos para asegurar o seu correcto funcionamento.

# 6. XESTIÓN DE CALIDADE

**Seguimento do servizo**

Adif e *(Empresa Ferroviaria)* _____, manterá reunións periódicas para o seguimento do servizo e análise de incidencias, así como para adoptar medidas preventivas e correctivas.

**Mantemento da Certificación de AENOR**

Adif, en relación co Servizo Adif Acerca, está comprometido co mantemento da certificación do Sistema de Xestión da Accesibilidade Universal conforme a norma UNE-170001-2:2007.

# 7. CONDICIÓNS ECONÓMICAS

Os prezos a aplicar serán os vixentes en cada momento pola prestación do Servizo Adif Acerca de asistencia a persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida para a subida e baixada de trens (SX-12) publicados no Declaración sobre a Rede.

# 8. VIXENCIA DO CONTRATO

O presente Contrato entrará en vigor o ____ de _____ do 20XX e a súa vixencia será ata (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais ata un máximo de 5 anos, podendo ser denunciado por calquera das p_artes cunha antelación de seis meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

# 9. CAUSAS DE FINALIZACIÓN DO CONTRATO

O presente contrato entenderase extinguido polas seguintes causas:

1. Por mutuo acordo das partes.
2. Por denuncia por escrito de calquera das partes cun período de preaviso de seis meses, nos termos incluídos neste contrato.
3. Por incumprimento dunha das partes.

No suposto de incumprimento que teña orixe no impagamento por parte de *(Empresa Ferroviaria)* _____, dos importes debidos pola prestación do servizo, e sen prexuízo da resolución do presente contrato, Adif poderá suspender o servizo, previa comunicación expresa á empresa ferroviaria, que deberá asumir, en todo caso e cos seus propios medios, a asistencia ás persoas con discapacidade e mobilidade reducida nos termos previstos na lexislación aplicable. A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

Extinguido o contrato por calquera causa, todos os dereitos e obrigas nacidos antes da súa extinción serán liquidados e cumpridos por ambas as partes, sen prexuízo dos dereitos e obrigas que resulten da devandita extinción para as mesmas, consonte a Lei ou o disposto no presente contrato.

## 10. NOTIFICACIÓNS

Para efectos de notificacións, as partes poderán dirixir comunicación, por calquera medio admitido en Dereito que acredite suficientemente a súa recepción polo destinatario, coas seguintes persoas designadas como interlocutores polas entidades asinantes:

Por (Empresa Ferroviaria)

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

## 11. LEY APLICABLE Y JURISDICCIÓN

A prestación do servizo obxecto do presente contrato estará rexida e interpretarase pola normativa do Sector Ferroviario e polo Dereito Privado. En conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, será competente a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e demais candidatos cando se entenda que o principio de non discriminación en relación á prestación dos servizos auxiliares foi vulnerado. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para resolver as controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

Para estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia a calquera outro foro que puidese corresponderlles.

## 12. CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS

Ambas as partes comprométense a gardar en segredo todos os datos e informacións facilitados por Adif e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo o adxudicatario gardar a confidencialidade destas informacións e non revelalas de ningún xeito, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais serán tratados por Adif coa finalidade de realizar a xestión e o mantemento da prestación do servizo. A base xurídica que lexitima o tratamento é a prestación do servizo. Os seus datos serán conservados durante o tempo establecido polas leis aplicables e non serán cedidos a terceiros salvo obriga legal.

Pode acceder aos seus datos, rectificalos ou suprimilos, opoñerse ao tratamento e solicitar a súa limitación dirixindo a súa petición ao enderezo: correo electrónico do delegado dpd.adif@adif.es ou por correo postal á Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. -7ª Planta, 28020 – Madrid, acompañando fotocopia do seu DNI ou pasaporte.

E en proba de conformidade, asinan o presente Contrato, por duplicado, no lugar e data indicados no encabezamento.

Por (Empresa Ferroviaria)

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

# CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO, SB-3, DE MANIPULACIÓN DE UTI A: (EMPRESA FERROVIARIA), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

**En Madrid, a __ de _____ de 20XX**

**Reunidos:**

Por un lado, D._____, con DNI núm._____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación de _____, no sucesivo [nome da empresa ferroviaria] ou Cliente, con domicilio social en R/ _____ núm. ____ C.P. _____ (Localidade) _____ e NIF núm._____, ao abeiro da escritura outorgada perante o Ilustre Notario de _____, D. _____, o ___ de _____ de ____ , baixo o número____ do seu Protocolo.

E polo outro lado, D._____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación da entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias, no sucesivo ADIF, con domicilio na Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, con NIF núm.: Q-2801660-H, regulada polo establecido no seu estatuto aprobado por Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro de 2004, na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, nas normas de desenvolvemento de ambas, na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, do 29 de setembro, na lexislación orzamentaria e demais normativa aplicable.

As partes recoñécense mutuamente a capacidade legal suficiente e necesaria para o outorgamento do presente Contrato.

**Antecedentes:**

1. En conformidade co artigo 22 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario (LSF), a administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, no ámbito da competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible que, entre as súas competencias, conforme o artigo 23.1.i), da precitada LSF, inclúe a prestación de servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario, entre os que se atopa o servizo de manipulación de UTI.
2. En conformidade co Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, o Real Decreto-Lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes da orde económica, a Orde PRE/2443/2013, do 27 de decembro, pola que se determinan os activos e pasivos da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias que pasan a ser titularidade da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade e as Declaracións sobre a Rede de ADIF e de ADIF-Alta Velocidade, dito servizo é ofrecido por ADIF E.P.P., no sucesivo ADIF.
3. Que ADIF dispón dun Catálogo de Servizo de Manipulación de UTI, no sucesivo Catálogo, que presenta os servizos que poden ser prestados por ADIF, quer directamente, quer en réxime de xestión indirecta, ás empresas ferroviarias que os soliciten ou a outros axentes interesados nas operacións vinculadas a este, recollendo ademais entre outros aspectos: tipo de servizos, condicións de acceso á prestación do servizo, condicións económicas (prezos, facturación e pagamento, etc.) etc,.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

4. Este Catálogo actualízase e publícase na páxina web de ADIF: www.adif.es.
5. Por outro lado, en conformidade coa Declaración sobre a Rede de ADIF, todo cliente deberá asinar un acordo con ADIF para a prestación do servizo de manipulación de UTI ofrecido por ADIF.
6. Que [nome da empresa ferroviaria] _____ manifestou o seu interese en recibir o servizo de manipulación de UTI por parte de ADIF desde de de 20 , polo que ambas as entidades acordaron celebrar o presente Contrato, destinado a determinar as condicións de prestación do dito servizo por ADIF, a través da Dirección de Servizos Loxísticos, a favor de (nome de empresa ferroviaria). O presente Contrato determina as condicións de prestación do citado servizo conforme os prezos privados aprobados polo Consello de Administración de ADIF, vixentes en cada momento, e conforme o sinalado no Catálogo. E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

**Acordan:**

## 1. OBXETO

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións de acordo ás que ADIF se compromete e obriga a prestar a [nome da empresa ferroviaria] _____, desde a data da súa subscrición, o servizo de manipulación de UTI, así como a contraprestación económica a aboar por tal servizo, de acordo co Catálogo vixente en cada momento.

## 2. ALCANCE DO SERVIZO

O alcance do servizo de manipulación de UTI desenvólvese no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF, recollendo a descrición e oferta comercial deste servizo prestado por ADIF.

## 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN DO SERVIZO

O servizo de manipulación de UTI préstase nas Terminais de Transporte de Mercadorías incluídas no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF.

## 4. CONDICIÓNS DE ACCESO Á PRESTACIÓN DO SERVIZO

As condicións de acceso á prestación do servizo de manipulación de UTI inclúense no Catálogo dispoñible na páxina Web de ADIF, destacando por un lado entre outras **condicións de carácter xeral**: as relativas á prestación do servizo, á responsabilidade das partes ou outros aspectos que establece límite de responsabilidade perante danos diversos (atrasos no servizo, danos no material rodante), a coordinación e independencia das partes respecto desta disposición, outras que afecta á confidencialidade, protección dos datos e á transparencia da xestión, etc.; e por outro lado as seguintes condicións necesarias para a prestación do servizo ao Cliente: a presentación da solicitude de prestación polo Cliente, a resposta de ADIF perante estas solicitudes, o procedemento de coordinación e criterios de prioridade obxectivos e non discriminatorios co obxectivo de conseguir un uso eficiente da capacidade dispoñible.

## 5. CONDICIÓNS DE SEGURIDADE NA PRESTACIÓN DOS SERVIZOS

Unha vez formalizado este Contrato, ambas as partes comprométense a formalizar e asinar o Anexo I, momento a partir do que se poderán efectuar as correspondentes solicitudes de servizo.

## 6. VIGENCIA Y DURACIÓN

O presente Contrato entrará en vigor o ___ de _____ de 20__ e a súa vixencia será ata (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de tres meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.



## 7. CONDICIÓNS ECONÓMICAS

### 7.1. PREZOS DO SERVIZO

Os prezos privados a aplicar serán os vixentes en cada momento no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF.

Os prezos indicados non inclúen o IVE, que será desagregado e separado en cada unha das facturas, en conformidade co disposto na súa Lei e Regulamento que a desenvolva.

### 7.2. FACTURACIÓN E PAGAMENTO

A facturación dos servizos realizados realizarase mensualmente na data do seu vencemento, e o pagamento deberá realizarse dentro dos 30 días seguintes á data de emisión da factura.

A falta de pagamento no prazo establecido suporá a devindicación dos xuros de demora correspondentes en conformidade coa normativa legal aplicable.

## 8. CAUSAS DE RESOLUCIÓN

Poderán ser causas de resolución do presente Contrato, ademais das expresamente incluídas no ordenamento xurídico español vixente, as seguintes:

1. O incumprimento substancial das obrigas das partes, especialmente a falta de pagamento das facturas emitidas durante a prestación do servizo.
2. A continua falta de recursos para atender os servizos contratados.
3. A vontade dunha das partes, expresada cunha antelación non inferior a seis meses.

A resolución deste Contrato implicará que o Cliente non poderá contratar con ADIF ningún servizo de manipulación de UTI nas instalacións nas que esta entidade teña a condición de explotador destes servizos.

## 9. CESIÓN E SUBCONTRATACIÓN

O Cliente non poderá ceder ningún dos dereitos ou obrigas derivados do Contrato a terceiros sen o consentimento previo por escrito de ADIF.

Por outro lado, ADIF non poderá ceder a terceiros ningún dos dereitos nin obrigas derivados do Contrato a terceiros sen o consentimento previo por escrito Cliente.

Sexa como for, ADIF poderá contratar con terceiros os servizos aos que estea obrigado por medio do presente Contrato, sen necesidade de obter o consentimento do cliente.

## 10. COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

As comunicacións entre as partes serán realizadas polos interlocutores, designados e identificados perante a outra parte polo Cliente e ADIF, por calquera medio que permita acreditar o seu contido e recepción, sendo válidas para estes efectos as comunicacións por correo electrónico, correo certificado ou calquera medio habitual de comunicación que permita comprobar a trazabilidade de peticións e execucións dos servizos.

No caso de producirse un cambio de enderezo ou na persoa de contacto de calquera das partes, o mesmo deberá ser comunicado por escrito á outra parte, indicando o novo enderezo e a data a partir da cal se deberán dirixir a ela as notificacións ou comunicacións.

## 11. LEXISLACIÓN APLICABLE E XURISDICIÓN

Os servizos obxecto do presente Contrato estarán rexidos e interpretaranse pola normativa do Sector Ferroviario, o resto das leis e Decretos que sexan aplicables nesta materia non derrogados e polo Dereito Privado. En conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, será competente a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e demais candidatos cando se entenda que o principio de non discriminación en relación á prestación dos servizos foi vulnerado. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para resolver as controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

Para estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia a calquera outro foro que puidese corresponderlles, sendo necesario resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

## 12. RECOÑECEMENTO DE SIGNOS

A totalidade dos folios que compoñen o presente Contrato foron asinados, para garantir a súa autenticidade, por representantes de ambas as empresas.

Así o acordan e conveñen, a cuxo fin para a súa debida constancia, asinan todas as follas do presente Contrato e os Anexos como parte integrante do mesmo, en duplicado exemplar e a un único efecto, no lugar e data do encabezamento.

| | |
|---|---|
| POR [Nome da empresa ferroviaria] | POLO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS |
| D. [Nome representante empresa ferroviaria] | D. [Nome representante ADIF] |

# ANEXO 1. MODELO DE CONDICIÓNS A CUMPRIR RELATIVAS Á SEGURIDADE OPERACIONAL ENTRE ADIF E O CLIENTE

## MODELO DE CONDICIÓNS A CUMPRIR RELACIONADAS COA SEGURIDADE OPERACIONAL

I. ADIF entregou a [Nome da empresa ferroviaria] os seguintes documentos:

- Procedemento ADIF-PE-404-001-004-SA-511 "Xestión da seguridade nas instalacións de servizo ferroviario relacionadas co transporte de mercadorías, explotadas por Adif".
- Instrución técnica ADIF-IT-404-001-007-SA-511 define a forma en que se van realizar as actividades contratadas, os medios requiridos para a execución das mesmas, a normativa técnica que serve de referencia, o persoal que executa e supervisa as actividades, os requisitos que se esixen ao persoal que realiza as actividades e a documentación xerada para evidenciar a súa correcta execución.

II. [Nome da empresa ferroviaria] declara ter coñecemento destes documentos, así como dos riscos e medidas preventivas detectados que aparecen no anexo 2 da Instrución técnica indicada, que os recibiu e que son compatibles cos seus Procedementos operativos se os tiver. Do mesmo xeito, [Nome da empresa ferroviaria] (se for o caso) entregou a relación de riscos asociados ás actividades obxecto deste contrato, así como das súas correspondentes medidas de mitigación.

III. [Nome da empresa ferroviaria] entregou a ADIF os seguintes documentos relacionados coa prestación dos servizos solicitados:

- Listaxe das instalacións e a súa localización, nas que Adif presta ou prestará servizos á Empresa Ferroviaria.
- Procedementos do seu SGS aplicables á prestación do servizo (se for o caso, e previo acordo con ADIF). *
- Obxectivos e indicadores propios da empresa ferroviaria responsable do servizo de transporte, así como os Procedementos aplicables para o seu seguimento (se for o caso, e previo acordo con ADIF). *
- Outros documentos entregados e o seu ámbito de aplicación como prestador dos servizos por parte de ADIF.

ADIF comprométese a cumprilos no que sexa aplicable ás actividades contratadas e ao ámbito de responsabilidade de ADIF. Sexa como for, a responsabilidade última sobre os servizos executados será sempre de [Nome da empresa ferroviaria] como Empresa Ferroviaria.

ADIF e [Nome da empresa ferroviaria] estableceron as seguintes canles de comunicación para intercambiar a información referida ao cumprimento das condicións de seguridade durante as operacións e a relativa á xestión de riscos detectados durante a actividade, que se comprometen a manter durante toda a duración do contrato.

- [Información operativa]
- [Información administrativa]

Por parte de ADIF:

Nome:

Cargo:

Enderezo:

Correo electrónico:

Por parte de [Nome la empresa ferroviaria]:

Nome:

Cargo:

Enderezo:

Correo electrónico:

IV. [Nome da empresa ferroviaria] especifica a ADIF as seguintes obrigas de vixilancia e control para coas actividades contratadas.

- As que dispón o SGSC de ADIF.

[listar si hay alguna específica]

V. [Nome da empresa ferroviaria] autoriza expresamente a ADIF realizar as seguintes accións de supervisión e vixilancia das medidas de control de riscos das operacións contratadas.

- As que dispón o SGSC de ADIF.

[listar si hay alguna específica]

Por [Nome da empresa ferroviaria] (**)

D. _____

Por ADIF

D. _____

*** Cóbrese para aquel contrato de prestación do servizo de manipulación de UTI por ADIF que se asine cun cliente distinto a empresa ferroviaria.*

# CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO, SB-3, DE MANIPULACIÓN DE UTI A: (CLIENTE DISTINTO EMPRESA FERROVIARIA), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

**En Madrid, a __ de _____ de 20XX**

**Reunidos:**

Por un lado, D._____, con DNI núm. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación de_____, o sucesivo [nome do cliente] ou Cliente, con domicilio social en R/_____, núm.____ C.P._____ (Localidade)_____e NIF núm._____, ao abeiro da escritura outorgada perante o Ilustre Notario de _____, D._____, o __ de _____, de _____, baixo o número _____do seu Protocolo.

E polo outro lado, D. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación da entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias, no sucesivo ADIF, con domicilio na Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, con NIF núm.: Q-2801660-H, regulada polo establecido no seu estatuto aprobado por Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro de 2004, na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, nas normas de desenvolvemento de ambas, na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, do 29 de setembro, na lexislación orzamentaria e demais normativa aplicable.

As partes recoñécense mutuamente a capacidade legal suficiente e necesaria para o outorgamento do presente Contrato.

**Antecedentes:**

1. En conformidade co artigo 22 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario (LSF), a administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, no ámbito da competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible que, entre as súas competencias, conforme o artigo 23.1.i), da precitada LSF, inclúe a prestación de servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario, entre os que se atopa o servizo de manipulación de UTI.
2. En conformidade co Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, o Real Decreto-Lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes da orde económica, a Orde PRE/2443/2013, do 27 de decembro, pola que se determinan os activos e pasivos da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias que pasan a ser titularidade da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade e as Declaracións sobre a Rede de ADIF e de ADIF-Alta Velocidade, dito servizo é ofrecido por ADIF E.P.P., no sucesivo ADIF.
3. Que ADIF dispón dun Catálogo de Servizo de Manipulación de UTI, no sucesivo Catálogo, que presenta os servizos que poden ser prestados por ADIF, quer directamente, quer en réxime de xestión indirecta, ás empresas ferroviarias que os soliciten ou a outros axentes interesados nas operacións vinculadas a este, recollendo ademais entre outros aspectos: tipo de servizos, condicións de acceso á prestación do servizo, condicións económicas (prezos, facturación e pagamento, etc.), etc.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

4. Este Catálogo actualízase e publícase na páxina web de ADIF: www.adif.es.
5. Por outro lado, en conformidade coa Declaración sobre a Rede de ADIF, todo cliente deberá asinar un acordo con ADIF para a prestación do servizo de manipulación de UTI ofrecido por ADIF.
6. Que [nome do cliente] _____manifestou o seu interese en recibir o servizo de manipulación de UTI por parte de ADIF desde ____ de _____ de 20____, polo que ambas as entidades acordaron celebrar o presente Contrato, destinado a determinar as condicións de prestación do dito servizo por ADIF, a través da Dirección de Servizos Loxísticos, a favor de (nome do cliente). O presente Contrato determina as condicións de prestación do citado servizo conforme os prezos privados aprobados polo Consello de Administración de ADIF, vixentes en cada momento, e conforme o sinalado no Catálogo. E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

**Acordan:**

## 1. OBXECTO

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións ao abeiro das que ADIF se compromete e obriga a prestar a [nome do cliente] _____, desde a data da súa subscrición, o servizo de manipulación de UTI, así como a contraprestación económica a aboar por tal servizo, de acordo co Catálogo vixente en cada momento.

## 2. ALCANCE DO SERVIZO

O alcance do servizo de manipulación de UTI desenvólvese no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF, recollendo a descrición e oferta comercial deste servizo prestado por ADIF.

## 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN DO SERVIZO

O servizo de manipulación de UTI préstase nas Terminais de Transporte de Mercadorías incluídas no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF.

## 4. CONDICIÓNS DE ACCESO Á PRESTACIÓN DO SERVIZO

As condicións de acceso á prestación do servizo de manipulación de UTI inclúense no Catálogo dispoñible na páxina Web de ADIF, destacando por un lado entre **outras condicións de carácter xeral:** as relativas á prestación do servizo, á responsabilidade das partes ou outros aspectos que establece límite de responsabilidade perante danos diversos (atrasos no servizo, danos no material rodante), a coordinación e independencia das partes respecto desta disposición, outras que afecta á confidencialidade, protección dos datos e á transparencia da xestión, etc.; e por outro lado as seguintes **condicións necesarias para a prestación do servizo ao Cliente:** a presentación da solicitude de prestación polo Cliente, a resposta de ADIF perante estas solicitudes, o procedemento de coordinación e criterios de prioridade obxectivos e non discriminatorios co obxectivo de conseguir un uso eficiente da capacidade dispoñible.

# 5. CONDICIÓNS DE SEGURIDADE NA PRESTACIÓN DOS SERVIZOS

[Nome de cliente] deberá asegurarse de que os procedementos de xestión da seguridade de ADIF, como prestador de servizos, son transmitidos á Empresa Ferroviaria coa que contratase o servizo de transporte ferroviario, para que esta poida verificar que son compatibles cos procedementos do SGS da empresa ferroviaria.

Unha vez formalizado este Contrato, o cliente asegurarase de que Adif e a Empresa Ferroviaria formalicen e asinen o Anexo I, momento a partir do que se poderán efectuar as solicitudes de servizo correspondentes.

# 6. VIXENCIA E DURACIÓN

O presente Contrato entrará en vigor o ___ de _____ de 20___ e a súa vixencia será ata (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de tres meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

# 7. CONDICIÓNS ECONÓMICAS

## 7.1. PREZOS DO SERVIZO

Os prezos privados a aplicar serán os vixentes en cada momento no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF.

Os prezos indicados non inclúen o IVE, que será desagregado e separado en cada unha das facturas, en conformidade co disposto na súa Lei e Regulamento que a desenvolva.

## 7.2. FACTURACIÓN E PAGAMENTO

A facturación dos servizos realizados realizarase mensualmente na data do seu vencemento, e o pagamento deberá realizarse dentro dos 30 días seguintes á data de emisión da factura.

A falta de pagamento no prazo establecido suporá a devindicación dos xuros de demora correspondentes en conformidade coa normativa legal aplicable.

# 8. CAUSAS DE RESOLUCIÓN

Poderán ser causas de resolución do presente Contrato, ademais das expresamente incluídas no ordenamento xurídico español vixente, as seguintes:

1. O incumprimento substancial das obrigas das partes, especialmente a falta de pagamento das facturas emitidas durante a prestación do servizo.
2. A continua falta de recursos para atender os servizos contratados.
3. A vontade dunha das partes, expresada cunha antelación non inferior a seis meses.

A resolución deste Contrato implicará que o Cliente non poderá contratar con ADIF ningún servizo de manipulación de UTI nas instalacións nas que esta entidade teña a condición de explotador destes servizos.

## 9. CESIÓN E SUBCONTRATACIÓN

O Cliente non poderá ceder ningún dos dereitos ou obrigas derivados do Contrato a terceiros sen o consentimento previo por escrito de ADIF.

Por outro lado, ADIF non poderá ceder a terceiros ningún dos dereitos nin obrigas derivados do Contrato a terceiros sen o consentimento previo por escrito Cliente.

Sexa como for, ADIF poderá contratar con terceiros os servizos aos que estea obrigado por medio do presente Contrato, sen necesidade de obter o consentimento do cliente.

## 10. COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

As comunicacións entre as partes serán realizadas polos interlocutores, designados e identificados perante a outra parte polo Cliente e ADIF, por calquera medio que permita acreditar o seu contido e recepción, sendo válidas para estes efectos as comunicacións por correo electrónico, correo certificado ou calquera medio habitual de comunicación que permita comprobar a trazabilidade de peticións e execucións dos servizos.

No caso de producirse un cambio de enderezo ou na persoa de contacto de calquera das partes, o mesmo deberá ser comunicado por escrito á outra parte, indicando o novo enderezo e a data a partir da cal se deberán dirixir a ela as notificacións ou comunicacións.

## 11. LEXISLACIÓN APLICABLE E XURISDICIÓN

Os servizos obxecto do presente Contrato estarán rexidos e interpretaranse pola normativa do Sector Ferroviario, o resto das leis e Decretos que sexan aplicables nesta materia non derrogados e polo Dereito Privado. En conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, será competente a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e demais candidatos cando se entenda que o principio de non discriminación en relación á prestación dos servizos foi vulnerado. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para resolver as controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

Para estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia a calquera outro foro que puidese corresponderlles, sendo necesario resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

## 12. RECOÑECEMENTO DE SIGNOS

A totalidade dos folios que compoñen o presente Contrato foron asinados, para garantir a súa autenticidade, por representantes de ambas as empresas.

Así o acordan e conveñen, a cuxo fin para a súa debida constancia, asinan todas as follas do presente Contrato e os Anexos como parte integrante do mesmo, en duplicado exemplar e a un único efecto, no lugar e data do encabezamento.

| | |
|---|---|
| Por [Nome de cliente] | POLO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS |
| D. [Nome representante cliente] | D. [Nome representante ADIF] |

# ANEXO 1. MODELO DE CONDICIÓNS A CUMPRIR RELATIVAS Á SEGURIDADE OPERACIONAL ENTRE ADIF E O CLIENTE

## MODELO DE CONDICIÓNS A CUMPRIR RELACIONADAS COA SEGURIDADE OPERACIONAL

I. ADIF entregou a [Nome da empresa ferroviaria] os seguintes documentos:

- Procedemento ADIF-PE-404-001-004-SA-511 "Xestión da seguridade nas instalacións de servizo ferroviario relacionadas co transporte de mercadorías, explotadas por Adif".
- Instrución técnica ADIF-IT-404-001-007-SA-511 define a forma en que se van realizar as actividades contratadas, os medios requiridos para a execución das mesmas, a normativa técnica que serve de referencia, o persoal que executa e supervisa as actividades, os requisitos que se esixen ao persoal que realiza as actividades e a documentación xerada para evidenciar a súa correcta execución.

II. [Nome da empresa ferroviaria] declara ter coñecemento destes documentos, así como dos riscos e medidas preventivas detectados que aparecen no anexo 2 da Instrución técnica indicada, que os recibiu e que son compatibles cos seus Procedementos operativos se os tiver. Do mesmo xeito, [Nome da empresa ferroviaria] (se for o caso) entregou a relación de riscos asociados ás actividades obxecto deste contrato, así como das súas correspondentes medidas de mitigación.

III. [Nome da empresa ferroviaria] entregou a ADIF os seguintes documentos relacionados coa prestación dos servizos solicitados:

- Listaxe das instalacións e a súa localización, nas que Adif presta ou prestará servizos á Empresa Ferroviaria.
- Procedementos do seu SGS aplicables á prestación do servizo (se for o caso, e previo acordo con ADIF).*
- Obxectivos e indicadores propios da empresa ferroviaria responsable do servizo de transporte, así como os Procedementos aplicables para o seu seguimento (se for o caso, e previo acordo con ADIF).*
- Outros documentos entregados e o seu ámbito de aplicación como prestador dos servizos por parte de ADIF.

ADIF comprométese a cumprilos no que sexa aplicable ás actividades contratadas e ao ámbito de responsabilidade de ADIF. Sexa como for, a responsabilidade última sobre os servizos executados será sempre de [Nome da empresa ferroviaria] como Empresa Ferroviaria.

ADIF e [Nome da empresa ferroviaria] estableceron as seguintes canles de comunicación para intercambiar a información referida ao cumprimento das condicións de seguridade durante as operacións e a relativa á xestión de riscos detectados durante a actividade, que se comprometen a manter durante toda a duración do contrato.

- [Información operativa]
- [Información administrativa]
- [Información de seguridade operacional]

| Por parte de ADIF: | Por parte de [Nome da empresa ferroviaria]: |
|---|---|
| Nome: | Nome: |
| Cargo: | Cargo: |
| Enderezo: | Enderezo: |
| Correo electrónico: | Correo electrónico: |

IV. [Nombre de la empresa ferroviaria] específica a ADIF las siguientes obligaciones de vigilancia y control para con las actividades contratadas.

- As que dispón o SGSC de ADIF.

[listar se houber algunha específica]

V. [Nombre de la empresa ferroviaria] autoriza expresamente a que ADIF realice las siguientes acciones de supervisión y vigilancia de las medidas de control de riesgos de las operaciones contratadas.

- As que dispón o SGSC de ADIF.

[listar se houber algunha específica]

| Por [Nome da empresa ferroviaria] (**) | Por ADIF |
|---|---|
| | |
| D. _____ | D. _____ |

***Cóbrese para aquel contrato de prestación do servizo de manipulación de UTI por ADIF que se asine cun cliente distinto a empresa ferroviaria.*

# CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO, SB-4, DE MANOBRAS E OUTRAS OPERACIÓNS DO TREN: (EMPRESA FERROVIARIA), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

**En Madrid, a __ de _____ de 20XX**

**Reunidos:**

Por un lado, D._____, con DNI núm. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación de _____, no sucesivo [nome da empresa ferroviaria] ou Cliente, con domicilio social en R/_____ núm. ___C.P. _____ (Localidade) _____ NIF núm._____, ao abeiro da escritura outorgada perante o Ilustre Notario de _____, D. _____, o ___ de _____ de _____ , baixo o número ____ do seu Protocolo.

E polo outro lado, D. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación da entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias, no sucesivo ADIF, con domicilio na Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, con NIF núm.: Q-2801660-H, regulada polo establecido no seu estatuto aprobado por Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro de 2004, na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, nas normas de desenvolvemento de ambas, na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, do 29 de setembro, na lexislación orzamentaria e demais normativa aplicable.

As partes recoñécense mutuamente a capacidade legal suficiente e necesaria para o outorgamento do presente Contrato.

**Antecedentes:**

1. En conformidade co artigo 22 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario (LSF), a administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, no ámbito da competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible que, entre as súas competencias, conforme o artigo 23.1.i), da precitada LSF, inclúe a prestación de servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario, entre os que se encontra o servizo de manobras e outras operacións do tren.
2. En conformidade co Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, o Real Decreto-Lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes da orde económica, a Orde PRE/2443/2013, do 27 de decembro, pola que se determinan os activos e pasivos da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias que pasan a ser titularidade da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade e as Declaracións sobre a Rede de ADIF e de ADIF-Alta Velocidade, dito servizo é ofrecido por ADIF E.P.P., no sucesivo ADIF.
3. Que ADIF dispón dun Catálogo do Servizo de manobras e outras operacións do tren, no sucesivo Catálogo, que presenta os servizos que poden ser prestados por ADIF, quer directamente, quer en réxime de xestión indirecta, ás empresas ferroviarias que os soliciten ou a outros axentes interesados nas operacións vinculadas a este, recollendo ademais entre outros aspectos: tipo de servizos, condicións de acceso á prestación do servizo, condicións económicas (prezos, facturación e pagamento, etc.), etc.

Este Catálogo actualízase e publícase na páxina web de ADIF: www.adif.es.

4. Por outro lado, en conformidade coa Declaración sobre a Rede de ADIF, todo cliente deberá asinar un acordo con ADIF para a prestación do servizo de manobras e outras operacións do tren ofrecido por ADIF.

5. Que [nome da empresa ferroviaria] _____ manifestou o seu interese en recibir o servizo de manobras e outras operacións do tren por parte de ADIF desde de _____ de 20____ , polo que ambas as entidades acordaron celebrar o presente Contrato, destinado a determinar as condicións de prestación do dito servizo por ADIF, a través da Dirección de Servizos Loxísticos, a favor de (nome de empresa ferroviaria). O presente Contrato determina as condicións de prestación do citado servizo conforme os prezos privados aprobados polo Consello de Administración de ADIF, vixentes en cada momento, e conforme o sinalado no Catálogo. E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

**Acordan:**

## 1. OBXECTO

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións de acordo ás que ADIF se compromete e obriga a prestar a [nome da empresa ferroviaria] _____, desde a data da súa subscrición, o servizo de manobras e outras operacións sobre o tren, así como a contraprestación económica a aboar por tal servizo, en conformidade co Catálogo vixente en cada momento.

## 2. ALCANCE DO SERVIZO

O alcance do servizo de manobras e outras operacións do tren desenvólvese no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF, recollendo a descrición e oferta comercial de servizos de manobras e operacións do tren prestado por Adif.

## 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN DO SERVIZO

O servizo de manobras e outras operacións do tren préstase nas Terminais de Transporte de Mercadorías incluídas no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF.

## 4. CONDICIÓNS DE ACCESO Á PRESTACIÓN DO SERVIZO

As condicións de acceso á prestación do servizo de manobras e outras operacións do tren inclúense no Catálogo dispoñible na páxina Web de ADIF, destacando por un lado entre outras **condicións de carácter xeral:** as relativas á prestación do servizo, á responsabilidade das partes ou outros aspectos que establece límite de responsabilidade perante danos diversos (atrasos no servizo, danos no material rodante), a coordinación e independencia das partes respecto desta disposición, outras que afectan a confidencialidade, protección dos datos e á transparencia de xestión, etc.; e por outro lado as **seguintes condicións necesarias para a prestación do servizo ao Cliente:** a presentación da solicitude de prestación polo Cliente, a resposta de ADIF perante estas solicitudes, o procedemento de coordinación e criterios de prioridade obxectivos e non discriminatorios co obxectivo de conseguir un uso eficiente da capacidade dispoñible.

## 5. CONDICIÓNS DE SEGURIDADE NA PRESTACIÓN DOS SERVIZOS

Unha vez formalizado este Contrato, ambas as partes comprométense a formalizar e asinar o Anexo I, momento a partir do que se poderán efectuar as correspondentes solicitudes de servizo.

## 6. VIXENCIA E DURACIÓN

O presente Contrato entrará en vigor o ___ de _____ de 20__ e a súa vixencia será ata (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de tres meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

## 7. CONDICIÓNS ECONÓMICAS

### 7.1. PREZOS DO SERVIZO

Os prezos privados a aplicar serán os vixentes en cada momento no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF.

Os prezos indicados non inclúen o IVE, que será desagregado e separado en cada unha das facturas, en conformidade co disposto na súa Lei e Regulamento que a desenvolva.

### 7.2. FACTURACIÓN E PAGAMENTO

A facturación dos servizos realizados realizarase mensualmente na data do seu vencemento, e o pagamento deberá realizarse dentro dos 30 días seguintes á data de emisión da factura.

A falta de pagamento no prazo establecido suporá a devindicación dos xuros de demora correspondentes en conformidade coa normativa legal aplicable.

## 8. CAUSAS DE RESOLUCIÓN

Poderán ser causas de resolución do presente Contrato, ademais das expresamente incluídas no ordenamento xurídico español vixente, as seguintes:

1. O incumprimento substancial das obrigas das partes, especialmente a falta de pagamento das facturas emitidas durante a prestación do servizo.
2. A continua falta de recursos para atender os servizos contratados.
3. A vontade dunha das partes, expresada cunha antelación non inferior a seis meses.

A resolución deste Contrato implicará que o Cliente non poderá contratar con ADIF ningún servizo de manobra nas instalacións nas que esta entidade teña a condición de explotador destes servizos.

## 9. CESIÓN E SUBCONTRATACIÓN

O Cliente non poderá ceder ningún dos dereitos ou obrigas derivados do Contrato a terceiros sen o consentimento previo por escrito de ADIF.

Por outro lado, ADIF non poderá ceder a terceiros ningún dos dereitos nin obrigas derivados do Contrato a terceiros sen o consentimento previo por escrito Cliente.

Sexa como for, ADIF poderá contratar con terceiros os servizos aos que estea obrigado por medio do presente Contrato, sen necesidade de obter o consentimento do cliente.

## 10. COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

As comunicacións entre as partes serán realizadas polos interlocutores, designados e identificados perante a outra parte polo Cliente e ADIF, por calquera medio que permita acreditar o seu contido e recepción, sendo válidas para estes efectos as comunicacións por correo electrónico, correo certificado ou calquera medio habitual de comunicación que permita comprobar a trazabilidade de peticións e execucións dos servizos.

No caso de producirse un cambio de enderezo ou na persoa de contacto de calquera das partes, o mesmo deberá ser comunicado por escrito á outra parte, indicando o novo enderezo e a data a partir da cal se deberán dirixir a ela as notificacións ou comunicacións

## 11. LEXISLACIÓN APLICABLE E XURISDICIÓN

Os servizos obxecto do presente Contrato estarán rexidos e interpretaranse pola normativa do Sector Ferroviario, o resto das leis e Decretos que sexan aplicables nesta materia non derrogados e polo Dereito Privado. En conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, será competente a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e demais candidatos cando se entenda que o principio de non discriminación en relación á prestación dos servizos foi vulnerado. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para resolver as controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

Para estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia a calquera outro foro que puidese corresponderlles, debendo ser resolto calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

## 12. RECOÑECEMENTO DE SIGNOS

A totalidade dos folios que compoñen o presente Contrato foron asinados, para garantir a súa autenticidade, por representantes de ambas as empresas.

Así o acordan e conveñen, a cuxo fin para a súa debida constancia, asinan todas as follas do presente Contrato e os Anexos como parte integrante do mesmo, en duplicado exemplar e a un único efecto, no lugar e data do encabezamento.

| | |
|---|---|
| Por [Nome da empresa ferroviaria] | Por ADIF |
| D. [Nome representante empresa ferroviaria] | D. [Nome representante ADIF] |

# ANEXO 1. MODELO DE CONDICIÓNS A CUMPRIR RELATIVAS Á SEGURIDADE OPERACIONAL ENTRE ADIF E O CLIENTE

## MODELO DE CONDICIÓNS A CUMPRIR RELACIONADAS COA SEGURIDADE OPERACIONAL

I. ADIF entregou a [Nome da empresa ferroviaria] os seguintes documentos:

- Procedemento ADIF-PE-404-001-004-SA-511 "Xestión da seguridade nas instalacións de servizo ferroviario relacionadas co transporte de mercadorías, explotadas por Adif".
- Instrucións técnicas que se relacionan seguidamente, que definen a forma en que se van realizar as actividades contratadas, os medios requiridos para a execución das mesmas, a normativa técnica que serve de referencia, o persoal que executa e supervisa as actividades, os requisitos que se esixen ao persoal que realiza as actividades e a documentación xerada para evidenciar a súa correcta execución.
    - ADIF-IT-404-001-002-SA-511 "Prestación do servizo de operacións ao tren: colocación e retirada de sinais de cola"
    - ADIF-IT-404-001-003-SA-511 "Prestación do servizo de operacións ao tren: colaboración na realización de probas de freada"
    - ADIF-IT-404-001-004-SA-511 "Prestación do servizo de operacións de manobras".
    - ADIF-IT-404-001-005-SA-511 "Prestación do servizo de operacións ao tren: asistencia á inmobilización do material"
    - ADIF-IT-404-001-006-SA-511 "Prestación do servizo de operacións ao tren: enganche e desenganche de vehículos ferroviarios"

II. [Nome da empresa ferroviaria] declara ter coñecemento destes documentos, así como dos riscos e medidas preventivas detectados que aparecen no Anexo 2 de cada una das Instrucións técnicas indicadas e que os recibiu e que son compatibles co seu **Sistema de Xestión de Seguridade**. Do mesmo xeito, [Nome da empresa ferroviaria] (se for o caso) entregou a relación de riscos asociados ás actividades obxecto deste contrato, así como das súas correspondentes medidas de mitigación.

III. [Nome da empresa ferroviaria] entregou a ADIF os seguintes documentos relacionados coa prestación dos servizos solicitados:

- Listaxe das instalacións e a súa localización, nas que Adif presta ou prestará servizos á Empresa Ferroviaria.
- Procedementos do seu SGS aplicables á prestación do servizo (se for o caso, e previo acordo con ADIF).*
- Obxectivos e indicadores propios da empresa ferroviaria responsable do servizo de transporte, así como os Procedementos aplicables para o seu seguimento (se for o caso, e previo acordo con ADIF).*
- Outros documentos entregados e o seu ámbito de aplicación como prestador dos servizos por parte de ADIF.

ADIF comprométese a cumprilos no que sexa aplicable ás actividades contratadas e ao ámbito de responsabilidade de ADIF. Sexa como for, a responsabilidade última sobre os servizos executados será sempre de [Nome da empresa ferroviaria] como Empresa Ferroviaria.

ADIF e [Nome da empresa ferroviaria] estableceron as seguintes canles de comunicación para intercambiar a información referida ao cumprimento das condicións de seguridade durante as operacións e a relativa á xestión de riscos detectados durante a actividade, que se comprometen a manter durante toda a duración do contrato..

- [Información operativa]
- [Información administrativa]
- [Información de seguridade operacional]

| Por parte de ADIF: | Por parte de [Nome da empresa ferroviaria]: |
|---|---|
| Nome: | Nome: |
| Cargo: | Cargo: |
| Enderezo: | Enderezo: |
| Correo electrónico: | Correo electrónico: |

IV. [Nome da empresa ferroviaria] especifica a ADIF as seguintes obrigas de vixilancia e control para coas actividades contratadas.

- As que dispón o SGSC de ADIF.

[listar se houber algunha específica]

V. [Nome da empresa ferroviaria] autoriza expresamente a ADIF realizar as seguintes accións de supervisión e vixilancia das medidas de control de riscos das operacións contratadas.

- As que dispón o SGSC de ADIF.

[listar se houber algunha específica]

| Por [Nome da empresa ferroviaria] (**) | Por ADIF |
|---|---|
| D. _____ | D. _____ |

***Cóbrese para aquel contrato de prestación do servizo de manipulación de UTI por ADIF que se asine cun cliente distinto a empresa ferroviaria.*

# CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO, SB-4, DE MANOBRAS E OUTRAS OPERACIÓNS DO TREN: (CLIENTE DISTINTO E.F.), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

**En Madrid, a __ de _____ de 20XX**

**Reunidos:**

Por un lado, D._____, con DNI núm. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación de , no sucesivo [nome do cliente] ou Cliente, con domicilio social en R/_____ núm.____ C.P._____ (Localidade)_____ e NIF núm. _____, ao abeiro da escritura outorgada perante o Ilustre Notario de _____, D. _____, o ____ de _____ de _____, baixo o número _____do seu Protocolo.

E polo outro lado, D. _____, (Cargo) _____, que intervén en nome e representación da entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias, no sucesivo ADIF, con domicilio na Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, con NIF núm.: Q-2801660-H, regulada polo establecido no seu estatuto aprobado por Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro de 2004, na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, nas normas de desenvolvemento de ambas, na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, do 29 de setembro, na lexislación orzamentaria e demais normativa aplicable.

As partes recoñécense mutuamente a capacidade legal suficiente e necesaria para o outorgamento do presente Contrato.

**Antecedentes:**

1. En conformidade co artigo 22 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario (LSF), a administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, no ámbito da competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible que, entre as súas competencias, conforme o artigo 23.1.i), da precitada LSF, inclúe a prestación de servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario, entre os que se encontra o servizo de manobras e outras operacións do tren.
2. En conformidade co Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, o Real Decreto-Lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes da orde económica, a Orde PRE/2443/2013, do 27 de decembro, pola que se determinan os activos e pasivos da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias que pasan a ser titularidade da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade e as Declaracións sobre a Rede de ADIF e de ADIF-Alta Velocidade, dito servizo é ofrecido por ADIF E.P.P., no sucesivo ADIF.
3. Que ADIF dispón dun Catálogo do Servizo de manobras e outras operacións do tren, no sucesivo Catálogo, que presenta os servizos que poden ser prestados por ADIF, quer directamente, quer en réxime de xestión indirecta, ás empresas ferroviarias que os soliciten ou a outros axentes interesados nas operacións vinculadas a este, recollendo ademais entre outros aspectos: tipo de servizos, condicións de acceso á prestación do servizo, condicións económicas (prezos, facturación e pagamento, etc.), etc.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

Este Catálogo actualízase e publícase na páxina web de ADIF: www.adif.es.

4. Por outro lado, en conformidade coa Declaración sobre a Rede de ADIF, todo cliente deberá asinar un acordo con ADIF para a prestación do servizo de manobras e outras operacións do tren ofrecido por ADIF.

5. Que [nome do cliente]_____ manifestou o seu interese en recibir o servizo de manobras e outras operacións do tren por parte de ADIF desde ____ de _____ 20___, polo que ambas as entidades acordaron celebrar o presente Contrato, destinado a determinar as condicións de prestación do dito servizo por ADIF, a través da Dirección de Servizos Loxísticos, a favor de [nombre de cliente]. O presente Contrato determina as condicións de prestación do citado servizo conforme os prezos privados aprobados polo Consello de Administración de ADIF, vixentes en cada momento, e conforme o sinalado no Catálogo. E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

**Acordan:**

## 1. OBXECTO

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións ao abeiro das que ADIF se compromete e obriga a prestar a [nome do cliente] _____, desde a data da súa subscrición, o servizo de manobras e outras operacións do tren, así como a contraprestación económica a aboar por tal servizo, de acordo co Catálogo vixente en cada momento.

## 2. ALCANCE DO SERVIZO

O alcance do servizo de manobras e outras operacións do tren desenvólvese no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF, recollendo a descrición e oferta comercial de servizos de manobras e operacións do tren prestado por ADIF.

## 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN DO SERVIZO

O servizo de manobras e outras operacións do tren préstase nas Terminais de Transporte de Mercadorías incluídas no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF.

## 4. CONDICIÓNS DE ACCESO Á PRESTACIÓN DO SERVIZO

As condicións de acceso á prestación do servizo de manobras e outras operacións do tren inclúense no Catálogo dispoñible na páxina Web de ADIF, destacando por un lado entre outras **condicións de carácter xeral:** as relativas á prestación do servizo, á responsabilidade das partes ou outros aspectos que establece límite de responsabilidade perante danos diversos (atrasos no servizo, danos no material rodante), a coordinación e independencia das partes respecto desta disposición, outras que afectan a confidencialidade, protección dos datos e á transparencia de xestión, etc.; e por outro lado as seguintes **condicións necesarias para a prestación do servizo ao Cliente:** a presentación da solicitude de prestación polo Cliente, a resposta de ADIF perante estas solicitudes, o procedemento de coordinación e criterios de prioridade obxectivos e non discriminatorios co obxectivo de conseguir un uso eficiente da capacidade dispoñible.

# 5. CONDICIÓNS DE SEGURIDADE NA PRESTACIÓN DOS SERVIZOS

[Nome de cliente] deberá asegurarse de que os procedementos de xestión da seguridade de ADIF, como prestador de servizos, son transmitidos á Empresa Ferroviaria coa que contratase o servizo de transporte ferroviario, para que esta poida verificar que son compatibles cos procedementos do SGS da empresa ferroviaria.

Unha vez formalizado este Contrato, o cliente asegurarase de que Adif e a Empresa Ferroviaria formalicen e asinen o Anexo I, momento a partir do que se poderán efectuar as correspondentes solicitudes de servizo.

# 6. VIXENCIA E DURACIÓN

O presente Contrato entrará en vigor o ___ de _____ de 20___ e a súa vixencia será ata (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de tres meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

# 7. CONDICIÓNS ECONÓMICAS

### 7.1. PREZOS DO SERVIZO

Os prezos privados a aplicar serán os vixentes en cada momento no Catálogo dispoñible na páxina web de ADIF.

Os prezos indicados non inclúen o IVE, que será desagregado e separado en cada unha das facturas, en conformidade co disposto na súa Lei e Regulamento que a desenvolva.

### 7.2. FACTURACIÓN E PAGAMENTO

A facturación dos servizos realizados realizarase mensualmente na data do seu vencemento, e o pagamento deberá realizarse dentro dos 30 días seguintes á data de emisión da factura.

A falta de pagamento no prazo establecido suporá a devindicación dos xuros de demora correspondentes en conformidade coa normativa legal aplicable.

# 8. CAUSAS DE RESOLUCIÓN

Poderán ser causas de resolución do presente Contrato, ademais das expresamente incluídas no ordenamento xurídico español vixente, as seguintes:

1. O incumprimento substancial das obrigas das partes, especialmente a falta de pagamento das facturas emitidas durante a prestación do servizo.
2. A continua falta de recursos para atender os servizos contratados.
3. A vontade dunha das partes, expresada cunha antelación non inferior a seis meses.

A resolución deste Contrato implicará que o Cliente non poderá contratar con ADIF ningún servizo de manobra nas instalacións nas que esta entidade teña a condición de explotador destes servizos.

## 9. CESIÓN E SUBCONTRATACIÓN

O Cliente non poderá ceder ningún dos dereitos ou obrigas derivados do Contrato a terceiros sen o consentimento previo por escrito de ADIF.

Por outro lado, ADIF non poderá ceder a terceiros ningún dos dereitos nin obrigas derivados do Contrato a terceiros sen o consentimento previo por escrito Cliente.

Sexa como for, ADIF poderá contratar con terceiros os servizos aos que estea obrigado por medio do presente Contrato, sen necesidade de obter o consentimento do cliente.

## 10. COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

As comunicacións entre as partes serán realizadas polos interlocutores, designados e identificados perante a outra parte polo Cliente e ADIF, por calquera medio que permita acreditar o seu contido e recepción, sendo válidas para estes efectos as comunicacións por correo electrónico, correo certificado ou calquera medio habitual de comunicación que permita comprobar a trazabilidade de peticións e execucións dos servizos.

No caso de producirse un cambio de enderezo ou na persoa de contacto de calquera das partes, o mesmo deberá ser comunicado por escrito á outra parte, indicando o novo enderezo e a data a partir da cal se deberán dirixir a ela as notificacións ou comunicacións.

## 11. LEXISLACIÓN APLICABLE E XURISDICIÓN

Os servizos obxecto do presente Contrato estarán rexidos e interpretaranse pola normativa do Sector Ferroviario, o resto das leis e Decretos que sexan aplicables nesta materia non derrogados e polo Dereito Privado. En conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, será competente a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e demais candidatos cando se entenda que o principio de non discriminación en relación á prestación dos servizos foi vulnerado. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para resolver as controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

Para estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia a calquera outro foro que puidese corresponderlles, sendo necesario resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

## 12. RECOÑECEMENTO DE SIGNOS

A totalidade dos folios que compoñen o presente Contrato foron asinados, para garantir a súa autenticidade, por representantes de ambas as empresas.

Así o acordan e conveñen, a cuxo fin para a súa debida constancia, asinan todas as follas do presente Contrato e os Anexos como parte integrante do mesmo, en duplicado exemplar e a un único efecto, no lugar e data do encabezamento.

| | |
|---|---|
| Por [Nome de cliente] | POLO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS |
| D. [Nome representante cliente] | D. [Nome representante ADIF] |

# ANEXO 1. MODELO DE CONDICIÓNS A CUMPRIR RELATIVAS Á SEGURIDADE OPERACIONAL ENTRE ADIF E O CLIENTE

## MODELO DE CONDICIÓNS A CUMPRIR RELACIONADAS COA SEGURIDADE OPERACIONAL

I. ADIF entregou a [Nome da empresa ferroviaria] os seguintes documentos:

- Procedemento ADIF-PE-404-001-004-SA-511 "Xestión da seguridade nas instalacións de servizo ferroviario relacionadas co transporte de mercadorías, explotadas por Adif".
- Instrucións técnicas que se relacionan seguidamente, que definen a forma en que se van realizar as actividades contratadas, os medios requiridos para a execución das mesmas, a normativa técnica que serve de referencia, o persoal que executa e supervisa as actividades, os requisitos que se esixen ao persoal que realiza as actividades e a documentación xerada para evidenciar a súa correcta execución.
    - ADIF-IT-404-001-002-SA-511 "Prestación do servizo de operacións ao tren: colocación e retirada de sinais de cola"
    - ADIF-IT-404-001-003-SA-511 "Prestación do servizo de operacións ao tren: colaboración na realización de probas de freada"
    - ADIF-IT-404-001-004-SA-511 "Prestación do servizo de operacións de manobras"
    - ADIF-IT-404-001-005-SA-511 "Prestación do servizo de operacións ao tren: asistencia á inmobilización do material"
    - ADIF-IT-404-001-006-SA-511 "Prestación do servizo de operacións ao tren: enganche e desenganche de vehículos ferroviarios"

II. [Nome da empresa ferroviaria] declara ter coñecemento destes documentos, así como dos riscos e medidas preventivas detectados que aparecen no anexo 2 de cada una das Instrucións técnicas indicadas e que os recibiu e que son compatibles co seu Sistema de Xestión de Seguridade. Do mesmo xeito, [Nome da empresa ferroviaria] (se for o caso) entregou a relación de riscos asociados ás actividades obxecto deste contrato, así como das súas correspondentes medidas de mitigación.

III. [Nome da empresa ferroviaria] entregou a ADIF os seguintes documentos relacionados coa prestación dos servizos solicitados:

- Listaxe das instalacións e a súa localización, nas que Adif presta ou prestará servizos á Empresa Ferroviaria.
- Procedementos do seu SGS aplicables á prestación do servizo (se for o caso, e previo acordo con ADIF).*
- Obxectivos e indicadores propios da empresa ferroviaria responsable do servizo de transporte, así como os Procedementos aplicables para o seu seguimento (se for o caso, e previo acordo con ADIF).*
- Outros documentos entregados e o seu ámbito de aplicación como prestador dos servizos por parte de ADIF.

ADIF comprométese a cumprilos no que sexa aplicable ás actividades contratadas e ao ámbito de responsabilidade de ADIF. Sexa como for, a responsabilidade última sobre os servizos executados será sempre de [Nome da empresa ferroviaria] como Empresa Ferroviaria.

ADIF e [Nome da empresa ferroviaria] estableceron as seguintes canles de comunicación para intercambiar a información referida ao cumprimento das condicións de seguridade durante as operacións e a relativa á xestión de riscos detectados durante a actividade, que se comprometen a manter durante toda a duración do contrato.

- [Información operativa]
- [Información administrativa]
- [Información de seguridade operacional]

| Por parte de ADIF: | Por parte de [Nome da empresa ferroviaria]: |
|---|---|
| Nome: | Nome: |
| Cargo: | Cargo: |
| Enderezo: | Enderezo: |
| Correo electrónico: | Correo electrónico: |

IV. [Nombre de la empresa ferroviaria] específica a ADIF las siguientes obligaciones de vigilancia y control para con las actividades contratadas.

- As que dispón o SGSC de ADIF.

[listar se houber algunha específica]

V. [Nombre de la empresa ferroviaria] autoriza expresamente a que ADIF realice las siguientes acciones de supervisión y vigilancia de las medidas de control de riesgos de las operaciones contratadas.

- As que dispón o SGSC de ADIF.

[listar se houber algunha específica]

| Por [Nome da empresa ferroviaria] (**) | Por ADIF |
|---|---|
| D. _____ | D. _____ |

***Cóbrese para aquel contrato de prestación do servizo de manipulación de UTI por ADIF que se asine cun cliente distinto a empresa ferroviaria.*

# ACORDO MARCO PARA A RESERVA DE CAPACIDADE

**En Madrid, a __ de _____ de 20XX**

**Reunidos:**

Por un lado, [NOME] _____, [CARGO] _____, en nome e representación de ADIF con C.I.F.: Q2801660H e domicilio social en Madrid, na Calle Sor Ángela de la Cruz, 3–28020 Madrid.

E por outro lado, [NOME] _____, [CARGO] _____, con DNI _____ en nome e representación da empresa ferroviaria ou candidato _____ N.I.F.:_____ con domicilio social en _____, segundo poder outorgado perante o notario de _____, [NOME]_____, con data _____.

Ambas as partes recoñécense competencia e capacidade, respectivamente, para formalizar o presente Acordo Marco.

**Exponen:**

O administrador de infraestruturas ferroviarias ten a potestade, de acordo co artigo 38, apartado 3, da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, para celebrar cos candidatos acordos marco para a reserva de capacidade nos que se especificarán as características de capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao candidato por unha duración superior a un período de vixencia do horario do servizo.

A subscrición de acordos marco proporciona transparencia, obxectividade e non discriminación ao sistema ferroviario, así como un uso efectivo da capacidade dispoñible. Deste xeito, garántese que os proxectos de transporte dos candidatos teñan seguridade xurídica de dispoñibilidade de capacidade no tempo, de acordo coas súas lexítimas expectativas comerciais e os investimentos que realizasen.

En virtude diso, o candidato solicitou ao administrador de infraestruturas ferroviarias con data ___/___/_____, a celebración dun acordo marco para a reserva de capacidade.

Como xustificación á súa petición, o candidato achega a seguinte documentación:

- Acordos comerciais
- Plan de Negocio
- Material rodante
- Documentación acreditativa do cumprimento dos requisitos establecidos no artigo 58 da LSF.

  .....

**En virtude de todo isto, acordouse:**

## CLÁUSULA 1ª – OBXETO

1. O presente acordo marco establece os dereitos e obrigas mutuos do candidato e do administrador de infraestruturas ferroviarias, en relación co proceso de solicitude de capacidade ofrecida nas súas liñas para o servizo de transporte solicitado.
2. Estes servizos circularán polas liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) xestionadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias e darán lugar ao pagamento dos canons por utilización das correspondentes infraestruturas ferroviarias.

## CLÁUSULA 2ª– COMPROMISOS DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

1. O administrador de infraestruturas ferroviarias comprométese a ofrecer ao candidato, para cada horario de servizo programado durante a vixencia do presente acordo marco, a capacidade descrita no Anexo 3 do presente acoro marco, cunha marxe anual de 10% para posibles axustes na programación do administrador.

   Para tal efecto, o administrador de infraestruturas ferroviarias adxudicará anualmente a capacidade correspondente, de acordo coas solicitudes do candidato formuladas para cada horario de servizo e coa marxe á que se fixo referencia no parágrafo anterior, cos procedementos e canles habituais, descritos na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento.
2. O administrador de infraestruturas ferroviarias garante a tramitación das solicitudes de acordo marco con criterios obxectivos e non discriminatorios, e nos prazos necesarios para a súa entrada en explotación. Igualmente, terá en conta os acordos marco xa asinados para garantir os lexítimos dereitos dos candidatos e a explotación eficiente das infraestruturas ferroviarias.
3. No caso de incumprimento dos compromisos de reserva de capacidade recollidos no Anexo 3, coa marxe anual indicada anteriormente, por causas estritamente atribuíbles á xestión do administrador de infraestruturas, este indemnizará cun importe equivalente aos custos, perdas directas e gastos (incluído o lucro cesante), nos que incorrese efectivamente o candidato e estean debidamente xustificados.
4. Esta capacidade ofrecida a través do presente acordo marco terá en conta:
   - O estado e as evolucións coñecidas da infraestrutura na data de celebración do presente acordo marco, segundo se especifica no Anexo 1.
   - A planificación dos traballos de mantemento e investimento nas liñas da rede, como se especifica no Anexo 1.
   - As características e prestacións técnicas dos trens, segundo o comunicado polo candidato e descrito no Anexo 2.
   - A existencia de liñas especializadas.
   - A existencia dunha infraestrutura conxestionada, se for o caso.
   - As necesidades de capacidade dos corredores internacionais de mercadorías.
   - As prioridades do transporte de viaxeiros e de mercadorías, así como os investimentos do Estado e as entidades públicas ou privadas.

De acordo co artigo 38, apartado 4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, o presente acordo marco non impedirá a utilización da correspondente infraestrutura por parte doutros candidatos nin para outros servizos.

## CLÁUSULA 3ª – COMPROMISOS DO CANDIDATO

1. O candidato comprométese a solicitar capacidade para cada horario de servizo, de acordo co calendario e prazos establecidos na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento, nos termos recollidos no presente acordo marco, ver Anexo 4.

   O material rodante utilizado polo solicitante deberá respectar as características (material, velocidade máxima, paradas, estacionamento, etc.) descritas no Anexo 2 durante toda a vixencia do presente acordo marco. Calquera modificación destas características deberá ser previamente solicitada e aceptada polo administrador de infraestruturas ferroviarias.

2. O candidato comprométese a solicitar a capacidade de infraestrutura acordada e descrita no Anexo 3, e contémplase unha marxe de redución anual de ata 10% para posibles axustes na programación.

3. Sen prexuízo do disposto na cláusula 8ª do presente documento e, salvo os casos incluídos na cláusula 4ª, en conformidade co disposto no artigo 13 do REGULAMENTO DE EXECUCIÓN (UE) 2016/545 DA COMISIÓN, do 7 de abril de 2016, sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria, no caso de que o candidato non solicite a capacidade acordada para o seguinte horario de servizo, de acordo co calendario e prazos establecidos na Declaración sobre a Rede, o administrador da infraestruturas penalizaralle cos custos, perdas directas e gastos (incluído o lucro cesante), nos que incorrese efectivamente o administrador de infraestruturas ferroviarias. O disposto no parágrafo anterior non será aplicable nos supostos expresamente recollidos no Regulamento de Execución UE2016/545 da Comisión ou no que o substitúa.

   Para garantir a compensación establecida no parágrafo anterior, e en conformidade co establecido no Regulamento de Execución (UE) 2015/10 da Comisión, do 6 de xaneiro de 2015, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá esixir a constitución de Garantía Financeira, que deberá constituír antes da sinatura do presente documento. O xustificante da garantía mencionada, se for o caso, achégase como Anexo.

   Se o candidato non cumprir cos seus compromisos de tráfico establecidos neste acordo marco durante máis de n mes, e non aboase a penalización correspondente, o administrador de infraestruturas poderá executar a garantía financeira á que se fixese referencia no parágrafo anterior.

4. O candidato será igualmente responsable subsidiario das responsabilidades nas que incorra a empresa ferroviaria que presta os seus servizos.

5. O administrador de infraestruturas non solicitará o pagamento da compensación nos seguintes casos.
   - Cando o acordo fose modificado ou anulado por causa alleas á vontade do candidato e que fosen comunicadas sen demora ao administrador de infraestruturas:
   - Cando ao candidato se lle denegase unha solicitude complementaria de capacidade marco da que dependía a viabilidade do servizo ferroviario incluído;
   - Cando o administrador de infraestruturas puidese readxudicar os sucos e a capacidade marco de xeito que as perdas derivadas da modificación ou rescisión do acordo marco xa estean cubertas.

## CLÁUSULA 4ª – EXCEPCIÓNS AOS COMPROMISOS DAS PARTES

1. Os compromisos expresados nas cláusulas 2ª e 3ª non serán de aplicación cando concorran as seguintes circunstancias:
   - Situacións de forza maior, definidas como calquera evento que non sexa imputable a unha parte do acordo marco e que non poidan ser incluídos e evitados, tales como os seguintes eventos:

- Actos delituosos, terroristas ou bélicos (declarados ou non), ameazas de guerra, revolución, revolta, insurrección, conmoción civil ou sabotaxe.
- Actos de vandalismo.
- Desastres ou fenómenos naturais, incluídas as condicións meteorolóxicas extremas ou condicións ambientais (tales como, pero non limitados a: raios, terremotos, furacáns, tormentas, incendios, inundacións, secas ou acumulación de neve ou xeo).
- Contaminacións nucleares, químicas ou biolóxicas.
- Ondas de presión causadas por dispositivos que viaxan a velocidades supersónicas.
- Descubrimento de fósiles, antigüidades ou bombas sen explotar.
- E, cando así foren recoñecidas polas lei ou os tribunais e nas condicións dos mesmos, folgas ou accións semellantes.

Calquera outra que sexa considerada de forza maior pola lexislación vixente.

- A decisión dunha autoridade pública que ten un impacto na asignación das capacidades e sucos, por exemplo, a aplicación das normas de prioridade ou solicitudes previas para as necesidades de defensa ou de seguridade civil.

**2.** Cando un servizo incluído no presente acordo marco non poida ser prestado por incidencias na rede ferroviaria, quer causadas polos administradores de infraestruturas ferroviarias, quer candidato, por terceiras partes e/ou alleos, os dereitos do candidato ou dos administradores de infraestruturas ferroviarias serán remitidas ao disposto na lexislación do Sector Ferroviario e a Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada momento.

**3.** Tamén serán aplicables as normas vixentes no tocante a obras de infraestrutura que supoñan alteracións nas capacidades suxeitas ao presente acordo marco, prevalecendo o disposto na lexislación do Sector Ferroviario ou a Declaración sobre a Rede.

## CLÁUSULA 5ª – CANONS POR UTILIZACIÓN DAS INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

O pagamento dos canons correspondentes para uso das infraestruturas do administrador de infraestruturas ferroviarias será realizado consonte as normas establecidas na Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada ano do acordo marco.

## CLÁUSULA 6ª – VIXENCIA DO ACORDO MARCO

**1.** Este acordo marco entrará en vigor a partir da data da súa sinatura.

**2.** Sen prexuízo do anterior, o candidato poderá pedir que a capacidade marco adxudicada en conformidade co acordo marco dea inicio en calquera momento, mais non despois de pasados cinco anos desde a data da solicitude. En tales supostos, o prazo de vixencia do acordo marco computarase desde o inicio da utilización efectiva da capacidade.

O administrador de infraestruturas non rexeitará esta solicitude cando o prazo necesario para asumir o servizo estea xustificado por algunha das seguintes causas:

- Que o presente acordo marco sexa condición previa para o financiamento do material rodante necesario para un novo servizo;
- Sexa necesario tramitar a autorización do material rodante ao que fai referencia a letra a);
- A programación do inicio das operacións dos puntos das terminais de expedición ou carga, ou da apertura dun tramo de conexión da infraestrutura.
- Sexan necesarios investimentos para aumentar a capacidade de infraestrutura.
- Unha cláusula dun contrato vixente de servizo público.

O candidato poderá solicitar á CNMC unha ampliación do citado prazo. A CNMC poderá dar a súa aprobación por causas distintas ás establecidas nas letras a)–e) do parágrafo anterior. A capacidade adxudicada ao abeiro do acordo marco, pero non utilizada como consecuencia do tempo necesario para asumir o servizo seguirá estando dispoñible para outros candidatos.

**3.** Os candidatos poderán solicitar a renovación do Acordo Marco e o administrador de infraestruturas poderá atender a dita solicitude sempre que o candidato se axustase os compromisos adquiridos na sinatura do Acordo Marco, se xustifique a existencia de investimentos do seu plan inicial de negocio pendentes de amortizar e, se se comprometeu na súa solicitude de capacidade marco, implantase un plan de redución da pegada de carbono desde o inicio do Acordo Marco, cuxos resultados, á súa finalización, poidan ser verificados por unha entidade independente debidamente acreditada.

O candidato poderá solicitar a finalización do acordo marco en conformidade coa Cláusula 8ª do presente documento.

## CLÁUSULA 7ª– AS MODIFICACIÓNS OU LIMITACIÓNS AOS TERMOS DO ACORDO MARCO

**1.** Toada modificación das condicións deste acordo marco poderase realizar polas seguintes causas:

- A petición dunha das partes e aceptada pola outra.
- Cando se establezan novas medidas legais ou regulamentarias que afecten en todo ou en parte ao estipulado no presente acordo marco.
- Como consecuencia dun aumento substancial dos canons ferroviarios por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias.

Estas modificacións acordaranse en forma de emenda ao documento, asinada polas partes.

**2.** Á marxe dos supostos anteriores, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá modificar ou limitar os termos do presente Acordo Marco, previo informe á CNMC e comunicalo coa antelación suficiente ao candidato, como consecuencia da adopción de medidas que persigan un uso da infraestrutura ferroviaria máis eficiente, tal como melloras na seguridade, cambios de largo ou outras, e non exista ningún outro medio razoable para acadar este obxectivo.

As modificacións poden afectar ás capacidades ofrecidas polo administrador de infraestruturas ferroviarias descritas no Anexo 3, e adaptar as características das capacidades (por exemplo, os tempos de viaxe ou os horarios dos trens), e mesmo cando for necesario propoñer a capacidade por rutas alternativas sobre as que a empresa ferroviaria estea legalmente autorizada para circular os seus trens. Tamén se poderá reducir a capacidade ofrecida nestas situacións cando non exista ningunha outra posibilidade razoable. Nestes casos, devindicarase, a favor do candidato, unha compensación equivalente aos custos directos razoablemente incorridos polo candidato e debidamente xustificados.

3. O administrador de infraestruturas ferroviarias ponderará os lexítimos intereses comerciais do candidato cos do resto dos candidatos, cando se produzan modificacións ou limitacións aos termos recollidos no presente acordo marco.

4. O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá reducir a capacidade comprometida se durante a programación anual, o candidato non solicita sucos sobre a base deste acordo marco, salvo que o solicitante xustifique que o feito e as razóns achegadas estean fóra do seu control.

   O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará por escrito ao resto dos potenciais candidatos a súa intención de modificar ou limitar os termos do presente acordo marco, e outorgaralles un prazo dun a catro meses para responder. O administrador de infraestruturas ferroviarias resérvase a posibilidade de non informar a outros potencias candidatos se as modificacións do acordo marco resultan mínimas e non afectan a outros acordos marco.

## CLÁUSULA 8ª–TERMINACIÓN DO ACORDO MARCO

1. O presente acordo marco quedará resolto de forma inmediata, sen prexuízo das compensacións que poida exercer o administrador de infraestruturas ferroviarias e sen dereito de reclamación por parte do candidato, nos seguintes supostos:
   - Revogación da habilitación do candidato ou da licenza da empresa ferroviaria.
   - Retirada do certificado de seguridade da empresa ferroviaria que preste os servizos. No caso de retirada parcial, mantense o disposto no acordo marco só para a capacidade que non se vise afectada por dita decisión.
   - Declaración en concurso do candidato.
   - Cesamento das condicións expostas polo candidato no apartado c) do expositivo do presente documento para subscribilo.
   - Incumprimento por parte dos trens do candidato das características técnicas (material, velocidade máxima, paradas, estacionamento, etc.) para as que se solicitou a capacidade durante o acordo marco.
2. O candidato poderá resolver o presente acordo marco por escrito, cun preaviso de doce meses antes de a entrada en vigor do horario de servizo para o que foi ofrecida a capacidade.
3. O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá resolver o presente acordo marco, sen prexuízo das compensacións que lle poidan corresponder e sen dereito de reclamación por parte do candidato, nos seguintes supostos:
   - Non se presentou de en tempo e forma ningunha solicitude de capacidade da que se describe no Anexo 3 para o próximo horario de servizo sen causas debidamente xustificadas.
   - Falta de pagamento por parte do candidato dos canons, taxas e prezos ao administrador de infraestruturas ferroviarias.
   - Se for o caso, incumprimento por parte dos candidatos da designación da empresa ferroviaria que haberá de prestar os seus servizos, no prazo sinalado na lexislación do Sector Ferroviario e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada momento.
   - A falta de uso polo candidato durante un prazo de máis dun mes, sen preaviso, ao que se refire o artigo 11.3 do Regulamento de Execución UE 2016/545, da capacidade marco ou, cun limiar inferior a 70% con respecto da oferta acordada no Anexo 3.
   - O incumprimento grave e por causas atribuíbles ao candidato dos compromisos adquiridos nas cartas de compromiso achegadas para a resolución do proceso de adxudicación da capacidade ofertada, en materia de pegada de carbono, contratos temporais e porcentaxe de mulleres e persoas con discapacidade no cadro de persoal.

## CLÁUSULA 9ª – OUTRAS DISPOSICIÓNS

1. Cando as necesidades puntuais de capacidade sexan superiores ás descritas no Anexo 2 para a totalidade ou parte do horario de servizo, o candidato presentará as solicitudes específicas para sucos adicionais de acordo cos procedementos estándares do proceso de adxudicación de capacidade.
2. O candidato non poderá transferir os dereitos e obrigas derivados do presente acordo marco a outro candidato.

## CLÁUSULA 10ª – CONFLITOS

1. Para todos os conflitos entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e o candidato que poidan xurdir en relación coa aplicación do presente acordo marco, en particular, sobre a capacidade ofrecida e as reclamacións que realizar, aplicarase o disposto na lexislación do Sector Ferroviario e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada momento.
2. Igualmente, o candidato terá dereito, no tocante ás actuacións e decisións do administrador de infraestruturas ferroviarias, a presentar unha reclamación perante a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia (CNMC), sempre utilizando as vías e prazos incluídos na lexislación do Sector Ferroviario, na Lei 3/2013, do 4 de xuño, de Creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada momento.

## CLÁUSULA 11ª – CONFIDENCIALIDADE

1. O administrador de infraestruturas ferroviarias tratará como confidencial toda a información comercial e de negocios que se lle confíe e así o requira, nos termos legalmente incluídos, non revelará ningunha información confidencial que lle sexa comunicada ou que descubrise; non usará indebidamente información que se lle facilite e comprométese a tratar con discreción calquera información ou documentos que lle sexan revelados ou prepare no decurso ou como resultado do presente Acordo Marco e que só serán utilizados cos fins incluídos para eles, sen revelarllos a ningunha terceira parte allea ao procedemento.
2. Non obstante, o anterior e como garantía de transparencia, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias comunicará este acordo marco á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, respectando a confidencialidade dos datos con relevancia comercial e de negocio e informará ao resto dos candidatos, cando así fose requiridos por estes, das liñas xerais deste Acordo Marco.

## CLÁUSULA 12ª – DISPOSICIÓNS FINAIS

1. No caso de dúbida de interpretación sobre o estipulado no presente acordo marco, as partes sométense para aquilo que non estea nel establecido, aos preceptos da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e as súas normas de desenvolvemento, ao Regulamento de Execución (UE) 2016/545 da Comisión, do 7 de abril de 2016, sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de a adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria e a Declaración sobre a Rede, vixente en todo momento.

   Igualmente, e para todas as cuestións ou controversias que xurdan en relación coa interpretación, execución e cumprimento do presente acordo marco, as partes dirixiranse á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia (CNMC).

2. As modificacións e adicións a este acordo faranse por escrito, previa consulta e acordo entre as partes, e incluiranse como anexos ao presente acordo marco.

3. Cando unha das partes desexe solicitar a cancelación do acordo, nos supostos incluídos nel, comunicarao por escrito á outra en tempo e forma.

## CLÁUSULA 13ª – PROTECCIÓN DE DATOS

Os datos persoais serán tratados pola Entidade Pública Empresarial ADIF coa finalidade de "Xestión dos expedientes de contratación de ADIF"-Realizar a xestión e o mantemento do presente acordo marco.

A base xurídica que lexitima o tratamento é RGPD: 6.1.c), RGPD: 6.1.b), Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario. Os datos conservaranse durante o tempo necesario para cumprir coa finalidade para a que foron obtidos e para determinar as posibles responsabilidades que puidesen derivar da devandita finalidade e do tratamento dos datos. Será de aplicación o disposto na normativa de arquivos e documentación.

Pode acceder aos seus datos, rectificalos ou suprimilos, opoñerse ao tratamento e solicitar a súa limitación dirixindo a súa petición a ADIF. Enderezo: Avenida Pío XII, 97 bis, 28036 (Madrid), acompañando fotocopia do seu DNI ou pasaporte. Igualmente, pode contactar co noso Delegado de Protección de Datos, se desexa aclarar algún aspecto relacionado co tratamento dos seus datos, a través da conta de correo electrónico: dpd.adif@adif.es ou por correo postal en Avenida Pío XII, 97 bis, 28036 (Madrid).

Máis información no apartado de Transparencia e Protección de Datos da Entidade Pública Empresarial ADIF:

http://www.adif.es/es_ES/compromisos/ciudadano/transparencia_proteccion_datos/derechos_arco/derechos_arcos.html

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

Administrador de Infraestructuras ferroviarias: _____

Asdo.: _____

[CARGO]: _____

[EMPRESA]: _____

# ANEXOS

## ANEXO 1 – Liñas Afectadas polo Acordo Marco

Descritas na capacidade marco e actualizadas na Declaración sobre a Rede.

## ANEXO 2 – Parámetros Técnicos e Operativa

O contido deste apéndice será definido caso a caso.

No entanto, serán incluídos algúns dos seguintes contidos:

**1. Parámetros técnicos:**

1.1. Material rodante

1.2. Peso dos trens

1.3. Velocidade máxima

1.4. Gálibo

1.5. Lonxitude

1.6. Porcentaxe de Freada

1.7. Sistemas embarcados

1.8. Outras restricións (materias perigosas, transportes excepcionais, etc.)

**2. Operativa**

2.1. Periodicidade e días de circulación

2.2. Enlaces

2.3. Paradas

2.4. Tempos de viaxe aproximados

2.5. Rotacións

2.6. Estacionamentos

2.7. Tipo de oferta (cadenciada)

## ANEXO 3 – Capacidade Marco acordada

O contido deste apéndice será definido caso a caso.

## ANEXO 4 – Calendario e Prazos

O contido deste apéndice será definido caso a caso.

# Anexo J

# Procedementos de Resolución de Conflictos

**PROCEDEMENTOS DE RESOLUCIÓN DE CONFLITOS E RECURSOS SOBRE SOLICITUDES DE ACCESO Á INFRAESTRUTURA, SOLICITUDES DE ACCESO Á PRESTACIÓN DOS SERVIZOS, PRESTACIÓN DE SERVIZOS FERROVIARIOS E AO SISTEMA DE INCENTIVOS**

## INTRODUCIÓN

No presente anexo facilítase a información sobre os distintos procedementos que a lexislación do sector ferroviario e a presente Declaración sobre a Rede establecen para a resolución daqueles conflitos e recursos que xurdan en relación co proceso de adxudicación de capacidade, a prestación de servizos ferroviarios e o sistema de incentivos.

Igualmente, facilítase información sobre o procedemento que seguir naquelas reclamacións presentadas polas empresas ferroviarias e outros candidatos en relación coa actuación do administrador de infraestruturas ferroviarias, as empresas ferroviarias e os restantes candidatos, que versen sobre cuestións relacionadas coa aplicación da presente Declaración sobre a Rede, os procedementos de adxudicación de capacidade e os seus resultados, canons por utilización das infraestruturas ferroviarias, cuestións de trato discriminatorio no acceso ás infraestruturas ferroviarias ou aos servizos vinculados a estas, así como reclamacións que versen sobre a prestación de servizos nos corredores ferroviarios internacionais de transporte de mercadorías.

## PROCEDEMENTOS

### 1. PROCEDEMENTO DE COORDINACIÓN NO ÁMBITO DO PROCESO DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA

A fase de coordinación foi concibida para resolver os conflitos que eventualmente poidan xurdir entre as distintas solicitudes e adxudicacións de capacidade de infraestrutura para a mellor adecuación posible entre elas.

Cando o administrador de infraestruturas ferroviaria detectar que durante o período recollido para a elaboración do proxecto horario de servizo foran solicitadas solicitudes incompatibles ou cando a capacidade adxudicada ao Candidato non satisfaga as súas necesidades e así o manifeste por escrito nos prazos establecidos, tratará de satisfacer todas as solicitudes mediante o proceso de coordinación. (Art. 8 Orde FOM 897/2005).

Para iso, o administrador de infraestruturas ferroviarias procurará encontrar solucións alternativas que respondan ás solicitudes dos Candidatos, ou resolver conflitos consultando aos candidatos.

Durante esta consulta facilitarase a seguinte información, por escrito e de forma gratuíta:

- A adxudicación de capacidade solicitada por outros candidatos nos mesmos traxectos.
- A adxudicación de capacidade outorgada previamente a todos os demais candidatos nos mesmos traxectos.
- A adxudicación de capacidade alternativa proposta polo administrador de infraestruturas ferroviarias.
- A información detallada sobre os criterios aplicados no procedemento de adxudicación de capacidade.

Esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, a menos que dichos candidatos estén de acuerdo en que se divulgue.

## PROCEDEMENTO PARA RESOLVER CONFLITOS NAS SOLICITUDES

Durante o proceso de coordinación das solicitudes, o administrador de infraestruturas ferroviarias pode proporlles aos candidatos, dentro de límites razoables (± 60 minutos), adxudicacións de capacidade de infraestrutura que difiran do solicitado.

Poderán realizarse as roldas de coordinación que o administrador de infraestruturas ferroviarias considere oportunas para tratar de chegar a uns acordos satisfactorios.

Cando non for posible acadar unha solución aceptable para todos os candidatos após desenvolver o proceso de coordinación, o administrador de infraestruturas ferroviarias adoptará a solución que mellor conveña ao conxunto do sistema ferroviario:

- Na creación do Horario de Servizo optimizarase o uso da infraestrutura, evitando unha utilización ineficiente que impida obter o máximo rendemento da mesma.
- Na medida do posible, ofreceranse alternativas que permitan a coexistencia de diferentes candidatos en períodos horarios, ofrecendo adxudicacións de capacidade que poden variar lixeiramente do solicitado, tendo en conta que sempre que se entreguen dentro dunha franxa de 60 minutos, daríanse satisfacción a todas as solicitudes.
- Nas liñas especializadas ou con tráfico predominante (Alta Velocidade, Proximidade, etc.), terán prioridade e/ou preferencia os que correspondan a esa especialización, valorando o uso de toda a liña sobre aqueles que só utilizan unha parte dela.
- Igualmente, recibirán a debida consideración os servizos suxeitos a obrigas de servizo público, así como os de transporte de mercadorías e, en particular, os de carácter internacional.
- Tamén recibirán prioridade os servizos que fosen solicitados en función dun Acordo Marco ou que sexan obxecto de servizos cadenciados ou sistemáticos.
- En infraestruturas declaradas como conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación de capacidade para garantir, na maior medida posible, o acceso de todos os candidatos que solicitasen a adxudicación de capacidade.
- A decisión final do administrador de infraestruturas ferroviarias poderá ser obxecto de alegación, consonte o epígrafe seguinte.

## 2. ALEGACIÓNS NO ÁMBITO DO PROCESO DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA

Os candidatos poden presentar alegacións, que deberán ser por escrito e motivadas. Establécense os seguintes prazos para a presentación de alegacións por parte dos Candidatos, a contar desde a comunicación da asignación provisional de capacidade aos candidatos:

- 1 mes desde a comunicación do proxecto do Horario de Servizo.
- 15 días útiles para os sucos asignados en axustes concertados.
- 5 días útiles para os sucos asignados en axustes mensuais ou no caso de solicitudes para o horario de servizo presentadas fóra de prazo.
- 2 días útiles para os sucos ocasionais.

O administrador de infraestruturas comprométese a responder por escrito ás reclamacións presentadas polas EE. FF. en conformidade co establecido na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

## 3. PROCEDEMENTO DE COORDINACIÓN PARA O ACCESO Á PRESTACIÓN DE SERVIZOS FERROVIARIOS

O procedemento que se indica a continuación aplicarase nas instalacións de servizos titularidade do administrador de infraestruturas relacionadas co transporte ferroviario na RFIG, nas que o administrador de infraestruturas é o explotador dos servizos.

Cando o explotador da instalación de servizo reciba unha solicitude de acceso e a dita solicitude sexa incompatible con outra solicitude ou coincida cun período horario xa asignado, intentará conseguir a compatibilidade de todas as solicitudes mediante a negociación e coordinación cos candidatos afectados. Toda modificación de dereitos de acceso xa concedidos estará supedidata ao acordo do candidato.

O explotador da instalación de servizo non rexeitará solicitudes de acceso á prestación dun servizo, nin proporá alternativas viables ao candidato, se existe capacidade dispoñible que responda ás súas necesidades, ou prevese que, no procedemento de coordinación, ou como consecuencia deste, se dispoña de tal capacidade.

O explotador da instalación de servizo estudará as diferentes opcións que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso á prestación do servizo na instalación. Estas opcións deberán incluír, se for o caso, medidas que maximicen a capacidade dispoñible da instalación, sempre que non supoñan investimentos adicionais en recursos ou equipamentos. Entre tales medidas poderían estar as seguintes:

- Propoñer un período horario diferente ou modificar a franxa xa asignada a outro candidato, se este último o acepta.
- Propoñer cambios de horarios de apertura ou na organización do traballo, se for posible.
- No caso de servizos básicos, complementarios e auxiliares, se o explotador do servizo expresamente o autoriza, permitir o acceso á instalación para a autoprestación destes servizos.

Os distintos candidatos e o explotador da instalación de servizo poderán solicitar conxuntamente ao organismo regulador que participe como observador no procedemento de coordinación.

Para permitir aos candidatos o acceso á prestación de servizos de autoprestación e co obxectivo de preservar unha explotación ordenada, eficiente e segura nas instalacións, estes deberán ser previamente autorizados polo administrador de infraestruturas ferroviarias, con base no cumprimento dos requisitos en materia de seguridade ferroviaria que este dispoña, con carácter xeral, no seu sistema de xestión da seguridade na circulación e, se for o caso, no procedemento específico para o efecto.

Na autorización en relación co ámbito operacional da instalación de servizo, deberá garantirse que o persoal dispón de:

- O coñecemento da documentación regulamentaria relacionada coas instalacións de seguridade, así como as características da dependencia e sobre as operacións concretas que vaia exercer.
- O coñecemento da Consigna de explotación, e se non a houber, polo menos da asignación de funcións e responsabilidades e de que, cando e como se intercambia información entre o persoal ferroviario que intervén.
- Habilitacións do persoal ferroviario que intervén
- O coñecemento dos requisitos de prevención de riscos laborais.

## CRITERIOS DE PRIORIDADE

Cando, a pesar do procedemento de coordinación, non sexa posible compatibilizar as solicitudes de acceso aos servizos, o explotador da instalación aplicará criterios de prioridade obxectivos e non discriminatorios, tendo en conta a finalidade da instalación, o obxecto e o carácter dos servizos de transporte ferroviario co obxectivo de conseguir un uso eficiente da capacidade dispoñible.

Os criterios de prioridade que se aplicarán serán os seguintes:

**En Terminais de Carga**

**a.** Solicitudes de servizos referidas a trens do Plan de Transporte que teñan un Convenio de Calidade Concertada (CQC).

**b.** Solicitudes de servizos referidas a trens do Plan de Transporte que dispoñan de contratos de Agrupamento de Servizos por tren.

**c.** Solicitudes de servizos referidas a trens do Plan de Transporte que dispoñan dunha franxa horaria coordinada con outras instalacións do servizo ou con fornecedores doutros servizos.

**d.** Solicitudes de servizos referidas a trens do Plan de Transporte, non incluídas nos casos anteriores.

**e.** Solicitudes de servizos de demanda ocasional non recollidas no Plan de Transporte.

**f.** Para o resto das solicitudes atenderanse pola orde de entrada da solicitude.

**En Estacións de Viaxeiros**

**a.** Proporcionalidade con relación ao núm. de trens con parada comercial na estación.

**b.** Proximidade á hora de chegada saída do tren a/da estación.

**c.** Para o resto das solicitudes atenderanse pola orde de entrada da solicitude.

# 4. SOLICITUDES, ALEGACIÓNS E RECLAMACIÓNS CON RELACIÓN Á PRESTACIÓN DE SERVIZOS FERROVIARIOS POLO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

Poderanse efectuar solicitudes ao administrador de infraestruturas ferroviarias no ámbito da competencia da entidade, así como formular alegacións nos procedementos instruídos pola mesma e presentar reclamacións que deba resolver o administrador de infraestruturas ferroviarias, así como as que deban ser atendidas por esta entidade cando se considere que algún dos servizos prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias non se axustou ao determinado pola presente Declaración sobre a Rede, ou aos niveis de calidade establecidos na prestación dos servizos.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non será considerado responsable dos danos e perdas (perdas, avarías e atrasos) sufridos polas mercadorías durante o transporte, nin dos danos sufridos polos vehículos ferroviarios, salvo que a empresa ferroviaria acredite fidedignamente que estes danos son atribuíbles ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

Non será considerada causa de reclamación a falta de subministración de enerxía eléctrica de tracción cando se deba a unha avaría producida por unha empresa ferroviaria, ou sexa consecuencia de obras ou operacións de mantemento debidamente programadas. No caso de falta de subministración de enerxía eléctrica de tracción por causas atribuíbles ás Compañías Eléctricas subministradoras, o importe máximo da indemnización será o establecido polas vixentes Leis do Sector Eléctrico, para iso deberán dirixirse á Subdirección de Xestión de Enerxía Eléctrica da Dirección Corporativa de ADIF-Alta Velocidade.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non será responsable perante as empresas ferroviarias dos danos e perdas que se producisen na prestación dos servizos cando estes sexan consecuencia de situacións de forza maior, actos vandálicos ou de terceiros alleos ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

As empresas ferroviarias ou terceiros serán responsables perante o administrador de infraestruturas ferroviarias dos danos e perdas causados a este, tanto a persoas como en cousas, así como nas súas instalacións, maquinaria, infraestrutura ferroviaria, etc.

O administrador de infraestruturas comprométese a responder por escrito ás reclamacións presentadas polas EE. FF. en conformidade co establecido na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, sen prexuízo de que as relacións de dereito privado sexan pactadas noutros prazos.

As empresas ferroviarias deben contar con procedementos nos seus SGS que definan e controlen as operacións relacionadas cos servizos ferroviarios que precisen para satisfacer as súas necesidades de transporte.

# 5. PROCEDEMENTO DE COORDINACIÓN NO ÁMBITO DO PROCESO DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADES NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

O procedemento de coordinación foi concibido para resolver os conflitos que poidan xurdir nas solicitudes e adxudicacións de capacidade nas instalacións de servizo.

## PARA SOLICITUDES TIPO A: CON RESERVA DE CAPACIDADE

Por parte do SIG realizarase o estudo das solicitudes recibidas e, en función dos criterios de asignación indicados no capítulo 7 desta Declaración sobre a Rede, se houber coincidencia de solicitudes de capacidade nun mesmo período de uso e para unha mesma instalación de servizo comunicará unha asignación provisional de capacidade, como máximo 30 días antes da data incluída de utilización da instalación de servizo, dispoñendo os solicitantes de 10 días naturais para aceptala/rexeitala, ou realizar as alegacións que considere oportunas.

O GIS disporá de 5 días naturais para analizar estas alegacións e comunicar a asignación definitiva de capacidade.

Transcorrido o prazo establecido sen recibir a aceptación por parte do cliente da capacidade asignada, o GIS poderá dispor libremente dela.

## PARA SOLICITUDES TIPO B: SEN RESERVA DE CAPACIDADE

As solicitudes deberanse realizar cunha antelación mínima de 7 días naturais, a través da aplicación SYACIS.

Por parte do SIG realizarase o estudo das solicitudes recibidas e, en función dos criterios de asignación sinalados no capítulo 7 deste DR, se houber coincidencia de solicitudes de capacidade, nun mesmo período de uso e para unha mesma instalación de servizo, comunicará unha asignación provisional de capacidade que o cliente debe aceptar ou rexeitar.

Transcorrido o prazo establecido sen recibir a aceptación por parte do cliente da capacidade asignada, o GIS disporá libremente dela.

Por causas excepcionais e xustificadas, os clientes poderán solicitar a capacidade para unha instalación de servizo con menos de 7 días naturais de antelación. Este tipo de solicitudes só se poderán presentar de luns a venres, antes das 12 horas do día anterior á saída do tren e deberase identificar perante o GIS o tren ao que vai vinculada a solicitude. A resposta será notificada antes das 18 horas do mesmo día.

No caso de subministración de combustible en puntos fixos e móbiles, a asignación de capacidade estará implícita na prestación do servizo de subministración.

# 6. PROCEDEMENTO DE COORDINACIÓN NO PROCESO PARA AS SOLICITUDES DE ACCESO ÁS INSTALACIÓNS DO SERVIZO E AOS SERVIZOS VINCULADOS OU CONEXOS AO TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

Este procedemento será aplicable, polo xeral, aos accesos ás instalacións e a todos aqueles servizos vinculados ao transporte ferroviario de viaxeiros en estacións de viaxeiros en explotación comercial.

Cando o administrador de infraestruturas recibir unha solicitude de prestación dun servizo de acceso ás instalacións de servizo ou aos servizos ferroviarios conexos por unha empresa ferroviaria e esta solicitude for incompatible con outra solicitude ou coincida cunha capacidade xa asignada, procurará conseguir a compatibilidade de todas as solicitudes mediante negociación e coordinación coas empresas ferroviarias afectadas, de acordo co Art. 10 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177.

O administrador de infraestruturas estudará diferentes opcións que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso á instalación de servizo ou á prestación de servizos na instalación. Estas opcións deberán incluír, se for o caso, medidas que maximicen a capacidade dispoñible da instalación, sempre que non supoñan investimentos adicionais en recursos ou equipamentos.

As solicitudes adxudicadas após un proceso de coordinación deberán ser ratificadas expresamente polo cliente.

## CRITERIOS DE PRIORIDADE

En conformidade co Art. 11 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, cando, a pesar do procedemento de coordinación, non se poidan compatibilizar as solicitudes dos servizos ferroviarios, o administrador de infraestruturas resolverá as solicitudes segundo os seguintes criterios de prioridade (*):

**1.º** As empresas ferroviarias que xa teñan contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar e dispoñan dun Acordo Marco.

**2.º** 2º As empresas ferroviarias que xa teñan contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar e Non dispoñan dun Acordo Marco.

**3.º** 3º As empresas ferroviarias con Acordo Marco sen contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar.

**4.º** 4º As empresas ferroviarias sen Acordo Marco e sen contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar.

(*) Estes criterios só serán aplicables tras a sinatura dos Acordos Marco e a primeira solicitude de servizos nas estacións. Antes da entrada en vigor dos criterios, priorizaranse as solicitudes en función dos trens con parada incluída na estación no momento da solicitude ou, se for o caso, comprometidos na oferta presentada no proceso de adxudicación de capacidade marco.

Dentro de cada categoría darase prioridade en función dos trens con parada incluída na estación no momento da solicitude e prevalecerán as solicitudes das compañías ferroviarias con máis trens con parada incluída na estación, e así sucesivamente.

O cálculo dos trens con parada incluída na estación farase en función da duración da solicitude asociada ao criterio de prioridade (Acordo Marco, Horario de Servizo ou Axuste Concertado), incluídos os considerados de longa distancia e interurbanos.

Nos casos nos que existan contratos previos coas empresas ferroviarias, pero as peticións sexa realizadas sobre espazos vinculados con servizos básicos, o administrador de infraestruturas poderá requirir a modificación da capacidade concedida para acoller novos operadores.

Nestes casos, a empresa ferroviaria ten dereito á compensación polos investimentos pendentes de amortizar que, sobre o espazo modificado, fosen aprobados polo administrador de infraestruturas e realizado pola empresa ferroviaria.

O administrador de infraestruturas tamén poderá ter en conta os aspectos incluídos expresamente no citado artigo 11 do Regulamento.

As solicitudes adxudicadas tras un proceso con intervención dos criterios de prioridade deberán ser ratificadas expresamente polo cliente.

## RECLAMACIÓNS

En conformidade co establecido no Art. 13.5 da Directiva e Art. 14 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, se o administrador de infraestruturas non dispón de ningunha alternativa viable, e non poden ser satisfeitas todas as solicitudes de capacidade correspondentes á instalación en cuestión, baseándose nas necesidades demostradas pola empresa ferroviaria, esta poderá reclamar perante o organismo regulador (CNMC).

# 7. PROCEDEMENTO DE ASIGNACIÓN DE ATRASOS E DE RESOLUCIÓN DE CONFLITOS NA IMPUTACIÓN DE RESPONSABILIDADES DENTRO DO ÁMBITO DO SISTEMA DE INCENTIVOS

O administrador de infraestruturas ferroviarias implantou o Sistema de Incentivos, que inclúe o proceso de asignación de atrasos atribuíbles e de resolución de conflitos, en conformidade coa Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e da Orde FOM/189/2015, do 11 de febreiro, pola que se desenvolven os principios básicos de aplicación de incentivos no sistema de canons por uso das infraestruturas ferroviarias, de acordo ao indicado no capítulo 5 da Declaración sobre a Rede. Este proceso desenvólvese en tres fases:

### Comunicación de asignación de atraso atribuíbles

- O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará ás EE. FF., o seguinte día útil despois da circulación do tren, a listaxe provisional diaria na que figuran para cada tren, os atrasos computables, o factor de imputación que lles corresponda e os atrasos atribuíbles a cada EF
- As EE. FF., no caso de desconformidade, disporán dun prazo máximo de dous días hábiles para solicitar ao administrador de infraestruturas ferroviarias a documentación xustificativa relativa á asignación de atrasos e responsabilidades, especialmente a información incluída nos sistemas de xestión de incidencias.
- O administrador de infraestruturas ferroviarias disporá de dous días hábiles para enviar ás EE. FF a documentación e información solicitada.

- As EE.FF., unha vez recibida a documentación e información solicitada ao administrador de infraestruturas ferroviarias, disporán de dous días útiles para realizar as súas observacións sobre esta información desde a súa recepción. Igualmente, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá requirir ás EE.FF. a aclaración ou xustificación documental que sexan relevantes nestes casos.

### Publicación da asignación definitiva de atrasos atribuíbles

- Una vez analizadas dichas observaciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias publicará el listado definitivo de retrasos computables, el factor de imputación y los retrasos imputables en el plazo de nueve días hábiles desde la circulación del tren.

### Resolución de conflitos na atribución de responsabilidades

- As EE.FF., no suposto de desconformidade, poderán reclamar perante o Comité de Seguimento do Sistema de Incentivos ata o décimo cuarto día útil desde a circulación do tren.
- No caso anterior, o citado Comité disporá dun prazo de dez días útiles para comunicar o resultado definitivo da asignación de atrasos.
- No caso de discrepancia coa resolución adoptada polo Comité de Seguimento de Incentivos e transcorridos dous meses desde o inicio do procedemento non sexa posible chegar a un acordo entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e as EE.FF. será a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia o órgano encargado de resolver.

Para todas as comunicacións entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e as EE.FF. referentes ao Sistema de Incentivos, utilizaranse medios telemáticos.

## 8. PROCEDEMENTOS PERANTE A COMISIÓN NACIONAL DOS MERCADOS E DA COMPETENCIA

No sector ferroviario, en conformidade co disposto na Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, correspóndelle á Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia coñecer e resolver as reclamacións presentadas polas empresas ferroviarias e os restantes candidatos con relación á actuación do administrador de infraestruturas ferroviarias, as empresas ferroviarias e os restantes candidatos que versen sobre:

- O contido e a aplicación das declaracións sobre a rede.
- Os procedementos de adxudicación de capacidade e os seus resultados.
- A contía, a estrutura ou a aplicación dos canons e tarifas que se lles esixan ou poidan esixir.
- Calquera trato discriminatorio no acceso ás infraestruturas ou aos servizos ligados a estas que se produza por actos realizados por outras empresas ferroviarias ou candidatos.
- A prestación de servizos nos corredores ferroviarios internacionais de transporte de mercadorías.
- A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia colaborará cos órganos reguladores do mercado ferroviario dos demais Estados membros da Unión Europea nas reclamacións ou investigacións relacionadas cunha franxa internacional.

As reclamacións deberán presentarse no prazo dun mes desde que se produza o feito ou a decisión correspondente.

Na resolución dos referidos conflitos, a comisión resolverá sobre calquera denuncia e adoptará, por instancia de calquera das partes, unha resolución para resolver o litixio coa maior brevidade posible e, sexa como for, no prazo máximo de 6 semanas desde a recepción de toda a información.

A resolución ditada pola Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia será vinculante para as partes sen prexuízo dos recursos que procedan de acordo co disposto no artigo 36 da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

Segundo a natureza da comunicación, as Empresas Ferroviarias e outros Candidatos poderán dirixirse aos seguintes enderezos do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias:

## Servizo de Subministración de Combustible de Tracción

Subdirección de Promoción del Transporte de MERCADORÍAS.

Estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor. Agustín de Foxá, 46. 28036 Madrid.

## Servizo de Subministración de Enerxía Eléctrica de Tracción

Dirección Corporativa.

Subdirección de Gestión de Energía Eléctrica.

Avda. Pio XII, 97–1ª planta. 28036 Madrid.

## Actos do administrador de infraestruturas ferroviarias sobre Liquidación e Xestión de Taxas e Canons Ferroviarios

Dirección de Gestión Económica y Financiera.

Calle Titan 4 planta 4ª 28045 Madrid.

## Solicitudes de Indemnización por Responsabilidade Patrimonial Derivadas dos Danos Causados polo Servizo Normal ou Anormal do Servizo Público Prestado por ADIF

Secretaría General.

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

## Outras Solicitudes ou Reclamacións Derivadas do Exercicio de Potestades Públicas Exercidas por ADIF

Secretaría General

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

## Adxudicación de Capacidade

Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)

Calle Agustín de Foxá, 50 estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor, edificio 21. 28036 Madrid.

## Xestión de Tráfico

Centro de Xestión de Rede H24, Dirección de Tráfico de Adif.
Calle Méndez Álvaro, 1. 28045 Madrid.

## Servizos en Estacións de Viaxeiros

Dirección de Estacións de Viaxeiros de Adif.
Avenida Pío XII, 110. Edificio 18. 28036 Madrid.

## Servizos en Terminais de Carga

Dirección de Servizos Loxísticos.
Estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor.
Plataforma 1. Agustín de Foxá, 46. 28036 Madrid.

# Anexo K

# Proceso de Intercambio de Información para a Explotación da Capacidade

## INTRODUCIÓN

A explotación dos servizos ferroviarios require unha adecuada coordinación das informacións xeradas tanto polo administrador de infraestruturas como polos candidatos e as empresas ferroviarias que lles presten servizo.

Neste anexo son detalladas as condicións xerais de utilización dos servizos de información que o administrador de infraestruturas pon a disposición dos candidatos, e tamén se determina a información que debe ser facilitada polos candidatos ao administrador de infraestruturas para desenvolver adecuadamente as súas funcións.

## 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Aplica a todos os candidatos e empresas ferroviarias que prestan servizo pola RFIG xestionada por administrador de infraestrutura.

O uso polos candidatos e as empresas ferroviarias dos servizos dos sistemas de información de administrador de infraestrutura implica o cumprimento das disposicións detalladas seguidamente.

## 2. SERVIZOS DE SUBMINISTRACIÓN DE INFORMACIÓN POR PARTE DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURA

Neste punto descríbese a forma na que os candidatos se relacionarán co Administrador de Infraestruturas para o intercambio de información que posibilite a correcta explotación dos trens.

Sempre que sexa posible, o Administrador de Infraestrutura proporcionará un intercambio de información en modo online e formato dixital, aínda que poderá determinar outros medios que fagan posible este mesmo intercambio no caso de continxencia.

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

## Prestacións asociadas á subministración de servizos de información necesarios para a petición e uso da capacidad. (Paquete de acceso mínimo).

**a) Tramitar as solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria.**

Facilitaranse as ferramentas informáticas nas que os candidatos poidan presentar as súas solicitudes de capacidade ao Administrador de infraestrutura.

- Sucos planificados (aplicación SIPSOR/PLANIF)
- Sucos inmediatos (aplicación SIGES)

**b) Poñer a disposición a capacidade concedida.**

Facilitarase información sobre a capacidade adxudicada aos candidatos e a posibilidade de consultar a mesma mediante:

- Opcións específicas nas citadas aplicacións (SIPSOR/PLANIF/MALLAS/SIGES).
- Envíos en formato dixital dos sucos adxudicados.
- Provisionalmente e mentres non estea dispoñible o envío a través do protocolo TAF/TAP TSI o Administrador de infraestrutura proporcionará diariamente a cada empresa un ficheiro (xPEC) cos sucos que lles foron adxudicados e estean anunciados.

**c) Control do tren, regulación e subministración de información sobre as circulacións e as súas desviacións.**

As mensaxes destinadas a prestar este servizo (Train Running Information, Train Interruption, etc.) serán enviados aos candidatos, de modo on-line e seguindo o protocolo TAF/TAP-TSI.

Na maior brevidade posible, nestas mesmas mensaxes facilitarase información sobre as vías de circulación e estacionamento.

**d) Calquera outra información necesaria para explotar o servizo para o que se concedeu a capacidade.**

Administrador de infraestrutura ofrece ás Empresas ferroviarias:

- Posibilidade de solicitar axustes puntuais ao Plan de Explotación Diario mediante o uso da ferramenta GTRENES. cambio da orixe ou destino dun tren, dos tempos de parada planificados (incremento/descenso), cancelacións ou anuncios de última hora, etc.
- Información de incidencias que afecten a cada unha das Empresas ferroviarias
  - Accedendo á aplicación GIFO.
  - Mediante o envío on-line da mensaxaría TAF/TAP-TSI.
- Información sobre as alertas de Ventos (Envío de información ferramentas ofimáticas)
- Información específica de documentos regulamentarios sobre a Infraestrutura (Aplicación RGD)
- Información sobre o Horario dos trens, incluídos os Cadros de Velocidades Máximas (Aplicación RGD)
- Información periódica de Limitacións Temporais de Velocidade (Aplicación RGD)

### Prestacións asociadas á subministración de servizos de información complementaria.

Ademais dos servizos de información necesarios para a petición e uso da capacidade, os candidatos e as empresas ferroviarias poderán solicitar ao Administrador de infraestrutura, outros servizos de información que sexan considerados como servizos auxiliares, previa contratación e acordo da contraprestación económica:

- Uso da ferramenta MONR para a visualización da posición dos trens en liñas de Alta Velocidade nun sinóptico.
- Confección do Documento de Tren (DT) estándar, a partir dos datos declarados, que se figurarán baixo a responsabilidade das EF.
- Estase a desenvolver a aplicación web "Elcano View" que permitirá visualizar sinópticos de calquera punto da rede (Alta Velocidade, Rede Convencional e Rede de Largo Métrico), que complementará ou substituirá a MONR.
- Estase a desenvolver a aplicación web "Sitra+" que permitirá ás empresas ferroviarias visualizar as súas circulacións en gráficas espazo-temporais.
- Outras informacións que poidan ser acordadas entre o administrador de infraestrutura e os candidatos/empresas ferroviarias.

### Condicións xerais de prestación dos servizos de información.

Administrador de infraestrutura, para a correcta utilización de servizos de información, facilitará, cando así o determine:

- Un determinado número de autorizacións (usuarios) para o acceso ás aplicacións informáticas; debido ás limitacións técnicas que poidan existir, o número poderá ser fixado polo administrador de infraestruturas, en función do volume de produción do candidato ou empresa ferroviaria.
- Formación inicial nas aplicacións informáticas que garantan a capacidade de asumir o control das mesmas. Esta formación está destinada a un número limitado de formadores das empresas ferroviarias (o número máximo de formadores autorizados será establecido polo administrador de infraestrutura en función do número de autorizacións de acceso). A formación inicial renovarase no caso de evolución do servizo ou da ferramenta informática.
- Un manual de usuario ou documentación para cada un dos servizos incluídos.

## 3. INFORMACIÓN QUE OS CANDIDATOS E EMPRESAS FERROVIARIAS DEBEN FACILITAR AO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS

### Información para o acceso á vía regulada

Para o acceso a vía regulada e co tempo suficiente antes da saída do tren, a empresa ferroviaria deberá facilitar ao administrador de infraestrutura, segundo o determinado no Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF) e a Consigna C núm. 46/16 (Comunicación de tren disposto para circular), polo menos a seguinte información:

**a) A composición deste, de dúas formas posibles.**

- A través de mensaxaría TAF/TAP-TSI (Train Composition Message) para comunicar o sistema do candidato co do administrador da infraestrutura.
- Transitoriamente ou no caso de continxencias, accedendo á aplicación GTRENES para dar de alta manualmente (ofrécense utilidades que facilitan o labor).

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 23/02/2024)

**b) Comunicación do tren disposto para circular tamén de dúas formas posibles.**

- A través de Mensaxaría TAF/TAP-TSI (Train Ready).
- Temporal ou no caso de continxencias, desde as aplicacións GTRENES ou GTRENES móbil.

**c) Datos necesarios para a información ao viaxeiro en estacións.**

Os candidatos e empresas ferroviarias cuxos tráficos teñan por obxecto o transporte de viaxeiros deberán declarar ao administrador de infraestrutura en tempo e forma os parámetros comerciais requiridos dos seus trens, co obxecto de informar correctamente aos viaxeiros nas estacións, a través dos seus teleindicadores.

Dita información comercial deberá ser ofrecida preferentemente a través dun servizo de mensaxaría normalizada segundo o protocolo e formato definido por administrador de infraestrutura.

Como alternativa para os casos nos que non se poida realizar este tipo de envíos automáticos, o administrador de infraestrutura porá a disposición a ferramenta ELCANO, na que se poderá introducir manualmente a información requirida, sempre coa suficiente antelación.

Calquera cambio na información comercial deberá ser informado previamente a administrador de infraestrutura.

Os parámetros que facilitar son os necesarios para informar correctamente a través do sistema de información ao viaxeiro nas estacións. Seguidamente detállanse os máis relevantes:

- Correspondencia do número técnico co número comercial, por tramos de percorrido.
- Servizos de código comercial compartido.
- Ramas de trens (multiorixe e/ou multidestino).
- Numeración comercial da composición e a súa ordenación no percorrido.
- Trens de enlace.
- Parámetros de accesibilidade.
- Tipoloxía da composición (curto/longo, dúas alturas, etc.).

**d) Información sobre as rotacións planificadas.**

En consonancia coa solicitude da capacidade solicitada, as empresas ferroviarias deberán proporcionar ao administrador de infraestrutura, en tempo e forma, información sobre a rotación dos trens para xestionar a capacidade de estacionamento e facilitar a información ao viaxeiro en estacións. Tamén teñen a obriga de solicitar calquera alteración que precisen sobre a solicitude de capacidade, e resolverá o administrador de infraestrutura se é posible atender dita petición.

**e) Estatísticas de volume de tráfico e de mercadorías.**

A xestión eficiente da rede do administrador de infraestrutura require dispoñer de estatísticas detalladas dos volumes de tráficos de viaxeiros e mercadorías que soportan as súas liñas.

Estas informacións son necesarias para analizar os fluxos de tráfico da rede, así como os volumes transportados por cada tramo.

Por este motivo, requírese que, mensualmente, os candidatos e empresas ferroviarias faciliten ao administrador de infraestrutura, con independencia do que legalmente estean obrigados a facilitar aos demais organismos da administración do estado, a información que permita confeccionar ditas estatísticas.

En tráficos de viaxeiros, a información mínima requirida é a que xa vén facilitando nos últimos anos, para os trens nos que o operador de transporte dispoña dun control detallado de ocupación (particularmente os trens con reserva de praza obrigatoria):

- Data do tren.
- Número de tren (comercial o de circulación).
- Orixe da relación de tráfico (incluído o código da estación).
- Destino da relación de tráfico (incluído o código de estación).
- Número de viaxeiros transportados.

Para o resto dos trens, nos que non exista un control detallado de ocupación, facilitarase a estimación do volume de tráfico por relacións ou estacións, cunha periodicidade mensual. O formato acordarase co administrador de infraestrutura.

Toda esta información entregarase nun soporte informático tratable.

En tráficos de mercadorías, o administrador de infraestruturas obterá os datos de transporte (toneladas brutas e netas por tren) a partir dos datos de acceso requiridos a vía regulada.

Todas estas estatísticas poderán ser compartidas polo administrador de infraestrutura con:

- A Dirección Xeral de Transporte Terrestre.
- A Comisión Nacional do Mercado e da Competencia (CNMC).
- A Dirección Xeral de Planificación e Avaliación da Rede Ferroviaria.
- A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

A difusión que todas estes organismos realicen destas estatísticas será sempre de acordo cun enfoque global, non revelando en ningún caso o aproveitamento individual dos trens, nin facilitando información agregada a nivel de empresa ferroviaria

Os administradores de infraestruturas ferroviarias, de acordo co seu compromiso social coa transparencia e o uso eficiente das infraestruturas, tamén publicarán estatísticas regularmente, sempre cun enfoque global, nunca revelando o aproveitamento individual dos trens, nin facilitando información agregada a nivel de empresas ferroviarias, a través de diferentes medios de comunicación.

A información transcendente para o segredo comercial das Empresas Ferroviarias non poderá ser obxecto de difusión, agás naqueles supostos nos que sexa necesario para cumprir cunha obriga legal e/ ou xudicial.

### Condicións económicas

**a) Subministración de servizos de información necesarios para a petición e uso da capacidade.**

Estas subministracións están incluídas nos servizos prestados polo administrador de infraestrutura dentro do Paquete de Acceso Mínimo á infraestrutura ferroviaria (Art. 20.1 LSF).

**b) Subministración de servizos de información complementaria.**

Estas subministracións son considerados servizos auxiliares e serán concertados e xestionados mediante contrato de servizos coa Subdirección de Sistemas e Medios Operacionais da D.G. de Circulación e Xestión da Capacidade.

## 4. SOLICITUDE DE ACCESO AOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

As solicitudes de usuario e contrasinal para acceder aos sistemas de Administrador de infraestrutura realizaranse a través da Subdirección de Servizos de Circulación e Calidade, da Dirección Xeral de CIRCULACIÓN E XESTIÓN DA CAPACIDADE, onde serán remitidos, ademais, os datos persoais, da Empresa e do NIF, os documentos que o administrador de infraestruturas determine para o cumprimento do Regulamento Xeral de Protección de Datos e o compromiso de facer un uso axeitado dos devanditos sistemas.

## 5. ANULACIÓN DE SUBMINISTRACIÓNS DOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Para anular a subministración dos sistemas de información no seu conxunto ou ben dun usuario en particular, será necesario realizar unha solicitude por escrito ao mesmo enderezo do epígrafe anterior.

## 6. SEGURIDADE DOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

### Seguridade

Tanto o candidato/empresa ferroviaria como o administrador de infraestrutura comprométense a aplicar unha política de seguridade da información dirixida a garantir un nivel razoable de seguridade das súas infraestruturas técnicas e sistemas de información.

O administrador da infraestrutura é o responsable da definición e aplicación da política de seguridade aplicada ao servizo dos sistemas de información.

Polo tanto, o administrador de infraestruturas está autorizado para realizar calquera proba, control ou auditoría de seguridade relativa á prestación destes servizos.

## Responsabilidades

Cada parte será responsable da seguridade das redes e infraestruturas e sistemas que opera, así como dos fluxos transmitidos desde a súa infraestrutura á outra parte.

O administrador de infraestrutura é o responsable da definición e implantación da política de seguridade da información aplicada á rede e das plataformas a disposición dos candidatos/empresas ferroviarias.

O candidato e as empresas ferroviarias son responsables da definición e aplicación da súa política de seguridade aplicada á rede, das infraestruturas utilizadas para conectarse á rede do administrador de infraestrutura.

O administrador de infraestrutura resérvase o dereito a interromper ou suspender, sen previo aviso, parcial ou totalmente, o acceso a un servizo, no caso de que unha ameaza para a seguridade dos servizos, infraestruturas ou redes dos sistemas accedidos ou subxacentes for detectada ou posta en coñecemento do administrador de infraestrutura. Esta interrupción ou suspensión constituiría unha medida cautelar encamiñada a evitar, limitar ou compensar as consecuencias desta ameaza, para as súas propias redes e infraestruturas ou para as infraestruturas dos candidatos/empresas ferroviarias ou, máis en xeral, para o servizo prestado aos seus clientes.

O candidato/empresa ferroviaria comprométese a garantir un adecuado nivel de seguridade do equipamento utilizado polos seus usuarios para acceder aos servizos. O administrador de infraestrutura non pode ser responsable no caso de comprometer a seguridade das infraestruturas dos candidato/empresa ferroviaria debido á seguridade inadecuada do equipo ou software non subministrado polo administrador de infraestrutura e necesario para o uso ou a operación dos servizos de información.

Se for necesario, o administrador de infraestrutura resérvase o dereito de retirar sen previo aviso calquera dato depositado a través do servizo SI ou na infraestrutura que soporte o servizo por un usuario que incumpra este requisito.

## Responsable de seguridade do candidato/empresa ferroviaria

O responsable de seguridade de sistemas do candidato/empresa ferroviaria, no sucesivo "responsable de seguridade", é o interlocutor co administrador de infraestrutura sobre asuntos relacionados coa seguridade dos servizos deste documento. Representa ao candidato/empresa ferroviaria co administrador de infraestrutura para todos os temas de seguridade.

O responsable de seguridade comunica á maior brevidade posible ao administrador de infraestrutura calquera información relativa a incidentes sospeitosos ou probados que poidan afectar á seguridade.

Por iso, sinala, en particular, pero de maneira non limitativa, os seguintes incidentes:

- Calquera existencia dunha conta non necesaria
- Calquera vulnerabilidade ao servizo que teña coñecemento
- Calquera sospeita de incidentes ou incidencias que puidese conducir á divulgación ou usurpación dunha conta de usuario;
- Calquera ameaza para a seguridade de equipos interconectados ou, de xeito máis xeral, aos servizos, infraestruturas ou sistemas do administrador de infraestrutura.

## Protección de equipos e infraestruturas

O administrador de infraestrutura garante ao cliente:

- Acceso seguro aos servizos de información subscritos.

- A integridade do acceso e os datos, incluída a introdución de mecanismos de filtrado de fluxo de acceso para protexer razoablemente contra ataques coñecidos desde Internet.
- A implantación dunha política de seguridade.

Isto inclúe:

- Manter os sistemas e as aplicacións actualizados.
- Protexerse contra as principais vulnerabilidades coñecidas.
- Implantar rapidamente as medidas correctivas correspondentes a estas vulnerabilidades (Malware).
- Xestionar e controlar o acceso a estes dispositivos, sistemas e aplicacións.

### Calidade dos datos

O administrador de infraestrutura ten implantados todos os medios técnicos para garantir o funcionamento fiable dos servizos de información. En troques, o candidato/empresa ferroviaria comprométese a respectar o intercambio de datos e os formatos de entrada definidos polo administrador de infraestrutura.

## 7. RESPONSABILIDADE DA REDE DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURA

Acórdase expresamente entre as partes que a calidade dos datos facilitados polo administrador de infraestrutura corresponde ao estado dos datos contidos nas bases dos sistemas de información que o administrador de infraestrutura ten no momento da entrega destes datos.

O administrador de infraestrutura está implantando todos os medios técnicos de intervención e asistencia dispoñibles para garantir o funcionamento fiable dos servizos de información.

O administrador da infraestrutura non é responsable dos fallos derivados de causas de forza maior, casos accidentais e/ou fallos debidos a terceiras persoas e/ou fallos como consecuencia do usuario.

Por outro lado, o administrador de infraestrutura é responsable en ningún caso dos elementos alleos aos servizos dos sistemas de Información, utilizados para consultar e/ou extraer os datos.

Como parte da súa protección e obrigas legais, o administrador de infraestrutura está obrigado a realizar un seguimento das operacións e actuacións realizadas nos seus sistemas mediante o rexistro da actividade cando se utilicen os servizos dos Sistemas de Información.

# 8. RESPONSABILIDADE DO CANDIDATO EMPRESA FERROVIARIA

O candidato/empresa ferroviaria garantirá a utilización dos servizos dos sistemas de información que lle sexan outorgados en conformidade co establecido neste documento.

O candidato/empresa ferroviaria é responsable da correcta transcrición aos usuarios que designe das ensinanzas fornecidas durante a formación dos distintos servizos dos sistemas de información, operados polo administrador de infraestrutura baixo este acordo.

O candidato/empresa ferroviaria non é responsable dos fallos derivados de causas de forza maior, fallos debidos a terceiras persoas e/ou fallos como consecuencia do Administrador de infraestruturas e dos seus provedores.

O candidato/empresa ferroviaria é o único responsable da interpretación e o uso da información e os datos dos servizos dos sistemas de información aos que se lles permitise acceder.

O candidato/empresa ferroviaria asume toda a responsabilidade pola relación cos seus socios comerciais, clientes e outros terceiros.

# 9. PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

Toda a información persoal posta a disposición do Administrador de Infraestruturas estará protexida polo Regulamento europeo núm. 2016/679, do 27 de abril de 2016, sobre a protección das persoas físicas no tocante ao tratamento de datos persoais e á libre circulación destes datos.

# 9

# MAPAS

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

# MAPAS RFIG

**Mapa RFIG:**

Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

**Mapa 1:**

Estacións de Viaxeiros, Lonxitude máxima de trens de Viaxeiros, Núcleos de Proximidades e Distancias en Quilómetros.

**Mapa 2:**

Principais Terminais de Carga, Puntos fixos de Subministración de Gasóleo, Lonxitude máxima dos Trens de Mercadorías, Básculas dinámicas, Ramplas características en milésimas e Portos de Interese Xeral con Convenio de Conexión á RFIG.

**Mapa 3:**

Velocidades máximas, Tipos de Electrificación e Catenarias.

**Mapa 4:**

Sistemas de Seguridade, Bloqueos.

**Mapa RAM 1:**

Velocidades máximas das liñas de largo métrico.

**Mapa RAM 2:**

Lonxitude máxima de trens de Viaxeiros nas liñas de largo métrico

**Mapa RAM 3:**

Lonxitude máxima dos Trens de Mercadorías nas liñas de largo métrico.

**Mapa RAM 4:**

Distancias en Quilómetros das liñas de largo métrico.

**Mapa RAM 5:**

Ramplas características en milésimas das liñas de largo métrico

**Mapa RAM 6:**

Tipos de Electrificación e Catenarias das liñas de largo métrico

**Mapa RAM 7:**

Sistemas de Seguridade e Bloqueos das liñas de largo métrico

NOTA:

Estes mapas están dispoñibles na web de Adif como ficheiro adxunto a esta Declaración sobre a Rede, en formato PDF interactivo que permite agregar e desagregar capas para visualizar e imprimir, individualmente, o contido de cada un deles.

A relación completa de mapas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral está dispoñible na seguinte ligazón:

MAPAS

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

# 10

# CATÁLOGOS

CATÁLOGO 1 / Relación de Instalacións de Servizo

CATÁLOGO 2 / Oferta de Capacidade en Instalacións de Servizo

CATÁLOGO 3 / Oferta de Capacidade en Instalacións de Servizo Largo Métrico

CATÁLOGO 4 / Restriccións de Capacidade

ADIF_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V.0 (ED 05/12/2023)

A relación completa de catálogos está dispoñible na seguinte ligazón:

CATÁLOGOS

adif