

DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025





Editor:

DIRECCIÓ GENERAL DE NEGOCI I CLIENTS

Direcció d'Explotació Comercial

Queda prohibida la reproducció total o parcial d'aquest llibre sense l'autorització expressa d'Adif

ÍNDEX

1

INFORMACIÓ
GENERAL

2

INFRAESTRUCTURA

3

CONDICIONS
D'ACCES

4

ADJUDICACIÓ
DE CAPACITAT

5

SERVEIS I RÈGIM
ECONÒMIC I
TRIBUTARI

6

OPERACIÓ I
GESTIÓ DEL
TRÀNSIT

7

INSTAL·LACIONS
DE SERVEI

8

ANNEXOS

9

MAPES

10

CATÀLEGS



1

INFORMACIÓ GENERAL

- 1.1. Introducció
- 1.2. Objectius
- 1.3. Aspectes Legals
- 1.4. Estructura de la DR
- 1.5. Període de Validesa, Actualització i Publicació
- 1.6. Directori d'Adif
- 1.7. Cooperació Internacional

ÍNDEX

ACTUALITZACIÓ DE LA DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA	7
1.1.1. EL SECTOR FERROVIARI A ESPANYA	8
1.2.1. XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL, XFIG	20
1.2.2. GRANS XIFRES DE LA XARXA FERROVIÀRIA TITULARITAT D'ADIF	21
1.3.1. MARC LEGAL	22
1.3.2. ESTATUS JURÍDIC DE LA DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA	22
1.3.3. SOL·LICITUDS, AL·LEGACIONS I RECLAMACIONS	23
1.5.1. PERÍODE DE VIGÈNCIA	24
1.5.2. PROCÉS D'ACTUALITZACIÓ	25
1.5.3. PUBLICACIÓ I DISTRIBUCIÓ	25
1.7.1. CORREDORS FERROVIARIS EUROPEUS DE MERCADERIES, RFC	29
1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE)	30

1.1. Introducció

ANTECEDENTS

La Declaració sobre la Xarxa (d'ara endavant DX) és el document que exposa les característiques de la infraestructura posada a disposició de les Empreses Ferroviàries i Candidats i conté informació sobre les condicions d'accés i sobre les condicions d'accés a les instal·lacions de servei i a la prestació de serveis en aquestes instal·lacions. S'hi detallen les normes generals, els terminis, els procediments i els criteris relatius als sistemes de cànons i adjudicació de capacitat, així com la informació necessària per cursar una sol·licitud de capacitat d'infraestructura.

S'ha actualitzat per a l'exercici 2025 incloent l'Horari de Servei 2024/2025, complint amb allò establert a l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària que regula tota la informació necessària per a la utilització dels drets d'accés, per tal de garantir la transparència i l'accés no discriminatori a la infraestructura ferroviària de tots els candidats a sol·licitar Capacitat per a prestar serveis de transport ferroviari.

ACTUALITZACIÓ DE LA DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA

ÍNDEX I ESTRUCTURA

Actualitzat l'índex de la Declaració sobre la Xarxa d'acord amb l'estructura comuna i la Guia d'Implementació aprovada per l'Assemblea General de Rail Net Europe el 16 de maig del 2024.

INCLUSIÓ DE NOUS ACTIUS A LA XARXA TITULARITAT D'ADIF

S'incorpora informació detallada sobre la variació en els actius (altes, baixes i modificacions) de la Xarxa titularitat de l'Administrador d'infraestructures per la modernització de la xarxa existent o, si és el cas, la posada en servei de nous trams. Així mateix, es relacionen les principals obres de millora i modernització que s'han fet o s'executen a les infraestructures titularitat de l'administrador de les infraestructures.

ACTUALITZACIÓ DEL RÈGIM ECONÒMIC I TRIBUTARI DE L'ÚS DE LA INFRAESTRUCTURA

TAXES I CÀNONS

La quantia de la Taxa per utilització o aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari és la que s'estableix al Títol VI, Capítol I, Secció V de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, de conformitat amb la modificació introduïda en la Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica l'article 93.6 la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, Capítol 5 d'aquest document.

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció dels articles 96 i següents (conforme a la Modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, operada per la Llei 26/2022, de 19 de desembre), s'estableix que les tarifes dels cànons ferroviaris es determinaran pels Administradors d'Infraestructures Ferroviàries, aprovant un Reglament adoptat pel Consell d'Administració que haurà de ser publicat al Butlletí Oficial de l'Estat i els seus valors s'inclouran a la Declaració sobre la Xarxa.

PREUS PER LA PRESTACIÓ DE SERVEIS BÀSICS, COMPLEMENTARIS I AUXILIARS

Durant el 2025 seran aplicables els preus per la prestació de Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars a la RFIG i a les àrees de les zones de servei ferroviari administrades per l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, aprovades per acord del Consell d'Administració d'Adif de data 28 de novembre de 2023 de conformitat amb l'Article 102 de la Llei del sector ferroviari.

HORARI DE SERVEI 2024 / 2025

S'ha actualitzar el Calendari d'Adjudicació de Capacitat de l'Horari de Servei 2024/2025, de conformitat amb les directrius de Rail Net Europe, RNE, per a la realització de sol·licituds per part dels Candidats.

L' Horari de Servei 2025 entrarà en vigor el 15 de desembre del 2024 i tindrà vigència fins al 13 de desembre del 2025 (segons que determina l'art. 7.2 de l' Ordre FOM/897/2005). S'inclouen les dates determinades per a la realització dels Ajustos Concertats i els Ajustos Mensuals corresponents. Així mateix, s'hi inclou el Catàleg actualitzat de Solcs Internacionals dels Corredors Ferroviaris de Mercaderies Atlàntic i Mediterrani.

NORMATIVA FERROVIÀRIA ACTUALITZADA

S'ha actualitzat l'Annex D "Documentació de Referència", amb la informació de la legislació en vigor més rellevant sobre el sector ferroviari en data 1 d'octubre de 2024, tant en l'àmbit nacional com europeu, que conté, a més, les referències sobre la normativa principal tècnica vigent.

MAPES

S'hi inclouen els Mapes de la RFIG, en els quals s'hi ha actualitzat el contingut.

En aquests nous mapes, s'inclou tota la informació d'Adif i Adif Alta Velocidad, de conformitat amb el contingut especificat a les llegendes de cadascun dels mapes, però, alhora, es pot visualitzar la informació agrupada a nivell xarxa o diferenciada en funció de la titularitat de les infraestructures de cadascun dels administradors d'infraestructures.

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARI A ESPANYA

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través dels seus plans estratègics, estableix unes directrius específiques per al desenvolupament de la política ferroviària al nostre país, coherent amb la política econòmica del Govern, que serveixi com a instrument per al creixement econòmic i la creació d'ocupació i que s'ajusti als criteris de consolidació pressupostària. S'hi defineix una cartera de serveis públics de l'Estat en matèria de transports i és garantia de qualitat i d'eficiència, mitjançant l'optimització de les infraestructures existents i d'una planificació adequada a les necessitats reals.

El Pla potencia el manteniment de les infraestructures existents i garanteix la mobilitat mitjançant la prestació de les Obligacions de Servei Públic (OSP) en condicions de qualitat.

Així mateix, impulsa la participació del sector privat a les inversions, l'optimització de l'ús de les infraestructures i la millora de la competitivitat.

Tot això mantenint el nivell de seguretat del transport ferroviari, amb un sistema de manteniment integral i preventiu, i amb un alt estàndard de sostenibilitat mediambiental.

Per a més informació, consulteu <https://www.transportes.gob.es/ferroviario%20>

1.1.1.1. PRINCIPALS AGENTS DEL SECTOR FERROVIARI A ESPANYA

MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE: ORGANITZACIÓ I FUNCIONS

Organització General

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible és responsable de proposar i d'executar la política del Govern a l'àmbit de les infraestructures ferroviàries de competència estatal, de controlar, d'ordenar i de regular administrativament els serveis de transport ferroviari i de planificar i de programar les inversions relatives a les infraestructures, a les matèries i als serveis associats

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible s'estructura en els òrgans següents, que depenen directament del titular del Departament:

- a) La Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, de la qual depenen la Secretaria General d'Infraestructures, la Secretaria General de Transport i la Secretaria General d'Habitatge
- b) La Sotssecretaria de Transports i Mobilitat Sostenible.

Com a òrgan de suport i assistència immediata al titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible hi ha un Gabinet, el titular del qual té el rang de director general. Estan adscrits al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, a qui correspon la direcció estratègica, l'avaluació i el control dels resultats de la seva activitat, les entitats i els ens públics següents:

- a) Els ens públics Puertos del Estado i Autoridades Portuarias.
- b) L'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
- c) L'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.
- d) L'entitat pública empresarial RENFE-Operadora.
- e) L'entitat pública empresarial Enaire.



Funcions Relacionades amb el Ferrocarril

Les principals funcions del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible relacionades amb el ferrocarril són:

- La planificació estratègica del sector ferroviari i el seu desenvolupament.
- L'ordenació general i la regulació del sistema ferroviari, que inclou l'establiment de les regles bàsiques del mercat ferroviari i l'elaboració de la normativa necessària per al seu desenvolupament correcte, en especial tot allò relacionat amb la seguretat i la interoperabilitat del sistema ferroviari i amb les relacions entre els agents del sector
- La definició d'objectius i la supervisió de l'activitat de les entitats públiques empresarials, Adif, ADIF-Alta Velocidad, així com del seu sistema de finançament.
- L'atorgament de les autoritzacions per a la prestació de serveis ferroviaris declarats d'interès públic i l'establiment del règim d'ajuts a EE.FF. adjudicatàries
- La definició i la supervisió del règim tarifari i la seva aprovació
- El desenvolupament del sistema d'incentius que han d'aplicar els administradors d'infraestructures ferroviàries.
- L'aplicació del règim sancionador.
- Altres competències que li siguin atribuïdes d'acord amb la normativa vigent

Organigrama del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Per obtenir informació addicional consulteu el lloc web: <https://www.transportes.gob.es/>

ÒRGAN REGULADOR

Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, CNMC

La Llei 3/2013, del 4 de juny, va crear l'organisme públic Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència té per objecte garantir, preservar i promoure el funcionament correcte, la transparència i l'existència d'una competència efectiva a tots els mercats i els sectors productius, en benefici dels consumidors i dels usuaris.

Als efectes del que estableix l'apartat anterior, la CNMC exercirà les seves funcions a tot el territori espanyol i en relació amb tots els mercats o els sectors econòmics.

La CNMC està dotada de personalitat jurídica pròpia i plena capacitat pública i privada i actua, en el desenvolupament de la seva activitat i per al compliment dels seus objectius, amb autonomia orgànica i funcional i plena independència del Govern, de les administracions públiques i dels agents del mercat. Així mateix, està sotmesa al control parlamentari i judicial.



La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència supervisarà i controlarà el funcionament correcte del sector ferroviari i la competència en els mercats de serveis ferroviaris també i, en particular, en el mercat de transport de viatgers d'alta velocitat.

En particular, exercirà, tant per iniciativa pròpia com per petició de les autoritats competents o parts interessades, les funcions següents:

- a) Salvaguardar la pluralitat de l'oferta en la prestació dels serveis sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les seves zones de servei ferroviari, així com vetllar perquè siguin prestats en condicions objectives, transparents i no discriminatòries.
- b) Garantir la igualtat entre empreses, així com entre qualsevol candidat, en les condicions d'accés al mercat dels serveis ferroviaris.
- c) Determinar, a petició de les autoritats competents o de les empreses ferroviàries o candidats interessats, que l'objecte principal d'un servei internacional de transport ferroviari de viatgers és transportar viatgers entre estacions espanyoles i altres Estats membre de la Unió Europea.
- d) Determinar, a petició de les autoritats competents, de l'administrador de la infraestructura, de les empreses ferroviàries o dels candidats interessats, si està en perill l'equilibri econòmic d'un servei de transport subjecte a obligacions de servei públic per l'assignació de capacitat per fer serveis de transport ferroviari de viatgers totalment o parcialment coincidents. En el cas que decidís que l'equilibri econòmic es pot veure en perill per causa del servei de transport de viatgers que pretengui explotar el candidat, indicareu els canvis possibles que s'hagin d'introduir al servei que garanteixin les condicions per a la concessió del dret d'accés a la infraestructura.
- e) Sol·licitar als administradors d'infraestructura, gestors d'instal·lacions de servei, empreses ferroviàries i candidats, així com altres empreses involucrades en assumptes que han de ser verificats o comprovats per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, tota la informació necessària per a l'exercici de les seves funcions, en particular, amb la resolució de reclamacions, supervisió del mercat ferroviari, finalitats estadístiques i observació del mercat. El termini no pot excedir un mes llevat que, en circumstàncies excepcionals, l'òrgan peticionari acordi i autoritzi una pròrroga limitada que no pot excedir dues setmanes, sempre de conformitat amb el que disposa la Llei 39/2015, de 1r d'octubre, del procediment administratiu comú de les Administracions Públiques.
- f) Sol·licitar a la Comissió Europea que examini les mesures específiques adoptades per les autoritats nacionals en relació amb l'accés a la infraestructura i als serveis ferroviaris, la concessió de llicències, els cànons o l'adjudicació de capacitat.
- g) Executar qualsevol altres funcions que li siguin atribuïdes per llei o per norma reglamentària.
- h) Comprovar el compliment de les disposicions comptables aplicables i les disposicions sobre transparència financera establertes als apartats 3 i 4 de l'article 21 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en el marc de la normativa ferroviària; en aquest sentit pot fer o encarregar la realització d'auditories als administradors d'infraestructures, als explotadors d'instal·lacions de servei i, si és el cas, a les empreses ferroviàries. En el cas d'empreses integrades verticalment, aquestes facultats s'estenen a totes les persones jurídiques.
Además, podrá también sacar conclusiones de las cuentas respecto de las cuestiones de las ayudas estatales, lo que informará a las autoridades competentes.
- i) Vetllar perquè els cànons i els preus privats establerts per l'administrador d'infraestructures compleixin el que disposa el Dret de la Unió Europea, la legislació del sector ferroviari i la seva normativa de desenvolupament i perquè no siguin discriminatoris.

Igualment, en el marc de les funcions recollides a l'apartat anterior, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de supervisar i controlar, per iniciativa pròpia, les activitats dels administradors d'infraestructures ferroviàries i, quan sigui el cas, les dels explotadors d'instal·lacions de servei i empreses ferroviàries, en relació amb els assumptes següents:

- a) La declaració sobre la xarxa, en les seves versions provisional i definitiva, així com els criteris establerts a la xarxa i, en particular, ha de comprovar si conté clàusules discriminatòries o atorga poders discrecionals a l'administrador d'infraestructures que aquest pugui utilitzar per discriminar els candidats;
- b) El sistema, la quantitat o l'estructura de cànons, tarifes i preus per la utilització d'infraestructures i serveis;

- c) Autoritzar l'administrador d'infraestructures ferroviàries a continuar cobrant els cànon en el cas d'una infraestructura declarada congestionada en què les mesures definides al pla d'augment de capacitat no avancen, bé per raons alienes al control de l'administrador d'infraestructures o bé perquè les opcions possibles no són viables des del punt de vista econòmic o financer;
- d) El procés de consulta previ a la fixació de cànon i tarifes entre empreses ferroviàries o candidats i els administradors d'infraestructures i intervenir quan prevegi que el resultat d'aquest procés pot contravenir les disposicions vigents;
- e) Les disposicions sobre accés a la infraestructura i als serveis ferroviaris, així com el procediment d'adjudicació i els seus resultats;
- f) Gestió del tràfic;
- g) Planificació de la renovació i del manteniment programat o no programat;
- h) Compliment dels requisits de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, inclosos els relatius als conflictes d'interessos, la independència de les funcions essencials, la imparcialitat de l'administrador de les infraestructures ferroviàries respecte a la gestió del trànsit i a la planificació del manteniment, així com l'externalització i la compartició de les funcions de l'administrador de les infraestructures ferroviàries.



La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha d'estudiar totes les denúncies i, si és el cas, ha de sol·licitar la informació pertinent i iniciar un procés de consulta a totes les parts interessades en el termini d'un mes des de la recepció de la denúncia. Ha de resoldre sobre qualsevol denúncia, prendre mesures per posar remei a la situació i comunicar a les parts interessades la seva decisió motivada en un termini de temps prudencial fixat prèviament, i, en tot cas, en un termini de sis setmanes a partir de la recepció de tota la informació pertinent. Sens perjudici de les facultats de les autoritats de competència nacionals en matèria de protecció de la competència als mercats de serveis ferroviaris, la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència decidirà per iniciativa pròpia, quan correspongui, les mesures adequades per corregir discriminacions en perjudici dels candidats, distorsions del mercat i altres situacions indesitjables en aquests mercats, en particular respecte al que disposen els números 1r a 9è de l'apartat 1.f) de l'article 12.

En l'exercici de la funció de cooperació, per tal de supervisar la competència al mercat i coordinar els serveis de transport ferroviari internacional, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de dur a terme, entre d'altres, les tasques següents:

- a) participar i col·laborar en una xarxa de reguladors ferroviaris coordinada per la Comissió Europea;
- b) cooperar estretament amb la resta d'organismes reguladors, mitjançant acords de treball, amb finalitats d'assistència mútua en les tasques de supervisió del mercat i del tractament de reclamacions o investigacions;
- c) cooperar amb la resta d'organismes reguladors per elaborar principis i pràctiques comunes, incloses disposicions, per a la presa de les decisions en relació amb les funcions recollides en aquest article, així com per a la resolució dels conflictes que sorgeixin als serveis internacionals;
- d) intercanviar informació amb la resta d'organismes reguladors sobre la seva feina i els seus motius i les seves pràctiques en la presa de decisions i, en particular, sobre els principals aspectes dels procediments i els problemes d'interpretació de la legislació de la Unió en l'àmbit ferroviari incorporada als ordenaments nacionals, i cooperar d'altres maneres per tal de coordinar les seves preses de decisions al conjunt de la Unió;

- e) cooperar, en el marc de les funcions reconegudes en aquest article, amb altres organismes reguladors afectats sobre qüestions relacionades amb serveis internacionals per tal de preparar les seves decisions respectives i arribar a adoptar una resolució sobre la qüestió;
- f) cooperar i consultar els organismes reguladors de tots els Estats membres, si és el cas a la Comissió Europea, en el cas de reclamacions o d'investigacions per iniciativa pròpia, sobre qüestions d'accés o de tarifació relacionades amb una franja internacional i també en relació amb la supervisió de la competència al mercat dels serveis de transport ferroviari internacional, i els demanarà tota la informació necessària abans de prendre la decisió. Alhora, quan la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència sigui consultada als efectes del tractament d'una reclamació o d'una investigació en una franja internacional haurà d'aportar tota la informació que tingui dret a sol·licitar en el seu cas en virtut de l'ordenament jurídic espanyol;
- g) en el cas que la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència rebi una reclamació o faci una investigació per iniciativa pròpia, transmetrà la informació pertinent a l'organisme regulador competent;
- h) podrà revisar les decisions i les pràctiques de les associacions d'administradors d'infraestructures en matèria de cànons o d'adjudicació de capacitat en relació amb el transport ferroviari internacional.
- i) Cooperar amb els reguladors ferroviaris d'altres estats de la Unió Europea en relació amb infraestructures de titularitat compartida, quan els Estats implicats així ho acordin per tal d'unificar les conseqüències de les seves decisions

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència consultarà de forma periòdica, i en qualsevol cas almenys una vegada cada dos anys, els representants dels usuaris dels serveis de transport ferroviari de mercaderies i viatgers per tenir en compte els seus punts de vista sobre el mercat ferroviari en el desenvolupament de les funcions.

Al sector ferroviari, correspon exclusivament a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència conèixer i resoldre les reclamacions que presenten les empreses ferroviàries i la resta de candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, els explotadors d'instal·lacions de servei o prestadors dels serveis, així com les empreses ferroviàries i resta de candidats, i que versin, en particular, sobre:

1. El contingut i l'aplicació de les declaracions sobre la xarxa
2. Els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats.
3. La quantitat, l'estructura o l'aplicació dels cànons, les tarifes i els preus que se'ls exigeixin o se'ls puguin exigir.
4. Qualsevol tracte discriminatori en l'accés a les infraestructures o a les instal·lacions de servei, i en relació amb els serveis que s'hi duen a terme
5. La prestació de serveis als corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.
6. Les reclamacions o les investigacions relacionades amb una franja internacional quan sigui procedent conèixer-la i resoldre-la i, en els altres casos, cooperarà amb els òrgans reguladors del mercat ferroviari dels altres Estats membres de la Unió Europea competents amb la franja internacional
7. La gestió del trànsit.
8. La planificació de la renovació i el manteniment programat o no programat.
9. El compliment dels requisits de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, inclosos els relatius als conflictes d'interessos, la independència de les funcions essencials, la imparcialitat de l'administrador de les infraestructures ferroviàries respecte a la gestió del trànsit i a la planificació del manteniment, com també l'externalització i la compartició de les funcions de l'administrador de les infraestructures ferroviàries

Les reclamacions s'han de presentar en el termini d'un mes des que es produeixi el fet o la decisió corresponent. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de sol·licitar la informació rellevant i iniciar les consultes amb totes les parts implicades dins el termini d'un mes a partir de la recepció de la reclamació. En el cas d'una reclamació contra la negativa d'atorgar capacitat d'infraestructura o contra els termes en què aquesta s'atorga, ha de resoldre per confirmar la decisió de l'administrador de la infraestructura o de la instal·lació de servei, o bé per requerir la modificació d'aquesta decisió de conformitat amb les instruccions específiques que es considerin apropiades.

ÒRGANS COL·LEGIATS

Es relacionen a continuació els òrgans col·legiats adscrits al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, més relacionats amb el transport ferroviari:



CIAF Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris

*En els termes establerts a la disposició transitòria única de la Llei 2/2024, d'1 d'agost, de creació de l'Autoritat Administrativa Independent per a la investigació tècnica d'accidents i incidències ferroviaris, marítims i d'aviació civil".



CCTMP Comissió per a la Coordinació del Transport de Mercaderies Perilloses



CNTT Consell Nacional de Transports Terrestres



FRC Comissió per a la Coordinació del Transport de Mercaderies Peribles

Per obtenir informació addicional visiteu el lloc web: <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/organos-colegiados>

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

El 23 de desembre de 2014, es publica al Butlletí Oficial de l'Estat el Reial Decret 1072/2014, de 19 de desembre, pel qual es crea l'Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria i se n'aprova l'Estatut. Dins l'àmbit de competències corresponents a l'Estat, l'AESF té per objecte la detecció, l'anàlisi i l'avaluació dels riscos de seguretat en el transport per ferrocarril i es configura com un organisme públic dels regulats a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

L'AESF es guiarà pels **principis d'actuació** següents:

- a) Independència en la seva actuació respecte de les funcions que té assignades en matèria de seguretat del transport ferroviari.
- b) Competència i responsabilitat en el desenvolupament i l'aplicació de les normes de seguretat ferroviària nacionals i internacionals, així com en el control dels procediments.
- c) Promoció i difusió d'una cultura de seguretat ferroviària en tots els àmbits d'actuació.
- d) Qualitat, eficàcia, eficiència i transparència en l'exercici de les seves funcions.

L'AESF exercirà, com a autoritat responsable de la seguretat ferroviària, les **competències** següents:

- a) Vetllar pel manteniment general de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General mitjançant la supervisió del compliment de les obligacions dels diferents actors en aquesta matèria.
- b) Autoritzar l'entrada en servei dels subsistemes estructurals que constitueixen el sistema ferroviari i comprovar que mantenen els requisits.
- c) Supervisar el compliment dels requisits essencials per part dels components d'interoperabilitat.
- d) Autoritzar la posada en servei de vehicles.
- e) Expedir, renovar, modificar o revocar els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, així com supervisar-los posteriorment.
- f) Expedir, renovar, modificar o revocar les autoritzacions de seguretat dels administradors d'infraestructura, així com supervisar-les posteriorment.
- g) Proposar, elaborar i desenvolupar el marc normatiu de seguretat i supervisar-ne el compliment pels agents del sistema ferroviari, així com formular propostes, directrius i recomanacions normatives, incloses les especificacions tècniques dels subsistemes ferroviaris.
- h) Realitzar el seguiment dels objectius i dels nivells de seguretat a través dels indicadors i de les estadístiques d'accidentalitat i elaborar informes en matèria de seguretat del transport ferroviari.
- i) Organitzar i gestionar el Registre Especial Ferroviari i supervisar la deguda inscripció del personal ferroviari i de la matriculació del material rodant i dels inventaris, estadístiques i bases de dades relacionades amb la seguretat del transport ferroviari, inclosos els inventaris d'infraestructures.
- j) Concedir l'homologació i, si és el cas, suspendre-la i revocar-la, dels centres de formació i centres de reconeixement psicofísic del personal ferroviari.
- k) Concedir l'homologació i, si és el cas, suspendre-la i revocar-la, dels centres de manteniment, així com la certificació de les entitats encarregades de manteniment.



- l) Exercir les competències del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en matèria de personal ferroviari i, en particular, atorgar, renovar, suspendre i revocar les llicències i títols de conducció de personal ferroviari, així com proposar el contingut de les proves d'obtenció de títols habilitants del personal ferroviari, aprovar els continguts mínims dels programes de formació per a l'obtenció de les habilitacions i les condicions de capacitat psicofísica per a la certificació de valoració d'aptitud personal.
- m) Assistir i participar en els grups de treball de l'Agència Europea Ferroviària i en altres organitzacions nacionals i internacionals relacionades amb la seguretat o la interoperabilitat del transport ferroviari.
- n) Exercir les competències del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en matèria de transport de mercaderies perilloses per ferrocarril.
- o) Exercir les competències que corresponen al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en relació amb la defensa del domini públic ferroviari i amb la modificació de la línia límit de l'edificació, sens perjudici de les competències que corresponguin a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
- p) Exercir la potestat sancionadora en matèria de seguretat ferroviària.
- q) Les altres funcions que se li assignin per norma legalment o reglamentàriament.

També correspon a l'AESF l'atorgament, la suspensió i la revocació de llicències a les empreses ferroviàries, així com de les habilitacions d'altres candidats diferents, incloses l'elaboració i la iniciativa dels projectes normatius en relació amb la sol·licitud i la documentació justificativa de les llicències.

ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES, ADIF ALTA VELOCIDAD

L'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, és un organisme públic adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, gaudeix de personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'obrar per al compliment dels seus fins i patrimoni propi i es regeix pel que estableix la LSF, a l'Estatut d'ADIF - Alta Velocidad i pel que s'estableix a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, i per la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les Administracions Públiques, especialment quan exerceixin potestats administratives, en la legislació pressupostària i altres normes de desenvolupament que li són aplicables. Si no hi ha aquestes normes, se li aplicarà l'ordenament jurídic privat.

Per al compliment de les seves funcions, ADIF-Alta Velocidad pot fer tota mena d'actes d'administració i disposició previstos en la legislació civil i mercantil.

ADIF-Alta Velocidad no pot prestar serveis de transport ferroviari, llevat dels que siguin inherents a la seva pròpia activitat.



ADMINISTRADOR D'INFRASTRUCTURES FERROVIÀRIES, ADIF

L'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, és un organisme públic adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible; té personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'obrar per al compliment dels seus fins i patrimoni propi i es regeix pel que estableix la LSF, a l'Estatut d'Adif i pel que estableix la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, i per la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, especialment quan exerceixin potestats administratives, en la legislació pressupostària i altres normes de desenvolupament que li són aplicables. Si no hi ha aquestes normes, se li aplicarà l'ordenament jurídic privat.

Per al compliment de les seves funcions, Adif pot fer tota mena d'actes d'administració i disposició previstos en la legislació civil i mercantil.

Adif no pot prestar serveis de transport ferroviari, llevat dels que siguin inherents a la seva pròpia activitat.

ORGANIGRAMA D'ADIF



Funcions d'Adif

D'acord amb el que estableix l'Art. 23 de la LSF i de conformitat amb el RD 2395/2004, de 30 desembre, pel qual s'aprova l'Estatut d'Adif, corresponen a Adif les funcions següents:

- a) L'aprovació dels projectes bàsics i de construcció d'infraestructures ferroviàries de la seva titularitat que hagin de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i la seva construcció, sempre que es dugui a terme amb els recursos propis i d'acord amb el que determini el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible..

- b)** La construcció amb recursos aliens d'infraestructures ferroviàries, de conformitat amb el conveni corresponent.
- c)** L'administració de les infraestructures ferroviàries de la seva titularitat i de les que se li encarreguin mitjançant el conveni pertinent.
- d)** La prestació del paquet d'accés mínim a la infraestructura ferroviària i la realització dels mecanismes de coordinació, recollits en l'article 20.2.
- e)** El control, la vigilància i la inspecció de la infraestructura ferroviària que administri, de les seves zones de protecció i de la circulació ferroviària que s'hi produeixi..
- f)** L'explotació dels béns de la seva titularitat, la dels béns que li siguin adscrits i la dels béns la gestió dels quals se li encarregui.
- g)** L'elaboració, l'aprovació i la publicació de la declaració sobre la xarxa.
- h)** L'adjudicació de capacitat d'infraestructura a les empreses ferroviàries i la resta de candidats enumerats a l'article 34 que ho sol·licitin i la celebració d'acords marc amb aquestes empreses.
- i)** La prestació, si és el cas, dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.
- j)** L'aprovació i el cobrament dels preus privats per la prestació dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.
- k)** La determinació, la revisió i el cobrament dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries, d'acord amb el règim legal i reglamentari d'aplicació.
- l)** La cooperació amb els organismes que en altres Estats membres de la Unió Europea administrin les infraestructures ferroviàries, prevista a l'article 20.3, per establir i adjudicar capacitat d'infraestructura que abasti més d'una xarxa nacional, així com la participació i la cooperació a la Xarxa Europea d'Administradors d'Infraestructures.
- m)** La resolució de les reclamacions de responsabilitat patrimonial que es formulin respecte de la seva actuació.
- n)** L'elaboració i l'execució d'estudis o de projectes en matèria de mobilitat sostenible o de transport ferroviari.
- o)** Qualsevol altres que se li assignin en aquesta Llei o en les disposicions de desplegament.

De conformitat amb la disposició addicional primera de la Llei 38/2015 del sector ferroviari ADIF-Alta Velocidad i Adif, podran encarregar-se la realització de determinades activitats mitjançant la subscripció d'un conveni. En aquest conveni s'ha de determinar la compensació econòmica corresponent a la prestació dels serveis encarregats. En particular, ambdues entitats podran encarregar-se la gestió de la capacitat d'infraestructures i, a causa de la interconnexió de les xarxes l'administració de les quals tenen atribuïdes ambdues entitats, i com a excepció al que preveu l'article 19.1, també la gestió dels sistemes de control, de circulació i de seguretat.

Adif ha encarregat la realització de determinades activitats a l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad segons Conveni d'Encomanda de Gestió aprovat pel Consell d'Administració d'ADIF-Alta Velocidad en data de 9 de juliol de 2019 i publicat mitjançant Resolució de la Secretaria de Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (BOE núm. 189, de 8 d'agost de 2019), entre d'altres, les següents:

- Gestió integral mediambiental
- Recepcions, assaigs de laboratoris de control de qualitat de materials, auditories i seguiment de la qualitat i documentació final d'obra, proves de càrrega i inspeccions d'edificis i tramitació expedients de despesa.



- Tramitació d'expedients d'expropiació forçosa en què ADIF ostenti la condició de beneficiària
- Redacció dels informes de supervisió de projectes de línies convencionals.
- Assessorament en matèria de sostenibilitat ambiental, eficiència energètica i lluita contra el canvi climàtic.
- Gestió del manteniment de les línies d'explotació de titularitat d'ADIF a les àrees geogràfiques que ADIF no disposi de mitjans humans propis per a la seva realització.
- Intervenció de personal especialitzat en l'activitat de construcció de determinades actuacions encomanades a ADIF.
- Subministrament d'energia d'Ús Diferent de Tracció-UDT.

S'han subscrit dues Addendes al Conveni esmentat: la primera en data 24 d'octubre de 2019 (publicada al BOE núm. 305, de 20 de desembre de 2019) i la segona en data 20 de desembre de 2019 (publicada al BOE núm. 37, de 12 de febrer de 2020), per tal d'incorporar, respectivament, les activitats següents:

- Telecomunicacions
- Planificació Funcional

No obstant això d'abans, Adif manté les competències i les responsabilitats que, com a administrador d'infraestructura ferroviària, li són pròpies

MISSIÓ I VISIÓ

Adif és una entitat pública empresarial, adscrita al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i exerceix un paper principal com a dinamitzador del sector ferroviari, fent del ferrocarril el mitjà de transport per excel·lència i facilitant l'accés a la infraestructura en condicions d'igualtat.

Missió

Operar, gestionar i construir una xarxa ferroviària intel·ligent adaptada al nou ecosistema tecnològic, competitiu i sostenible, i contribuir així als ODS.

Visió

Ser un referent com a organització focalitzada en la gestió d'infraestructures resilients, sostenibles, segures i intel·ligents que contribueixin al nou model de transició ecològica.

EMPRESSES FERROVIÀRIES I CANDIDATS INSCRITS AL REGISTRE ESPECIAL FERROVIARI

El llistat d'empreses amb llicència i certificats de seguretat es pot consultar al lloc web de l'AESF:

<https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/empresas-ferroviarias>

1.2. Objectius de la Declaració sobre la Xarxa

La DR és el document que l'Administrador d'infraestructures ofereix a les EE.FF. i altres Candidats per donar-los a conèixer les característiques de la infraestructura i les condicions d'accés a la RFIG gestionada per l'Administrador d'infraestructures, així com les característiques i la descripció de les instal·lacions de servei i la prestació de serveis en aquestes instal·lacions.

S'hi exposen les característiques de la infraestructura posada a disposició dels diferents candidats per a l'adjudicació de capacitat i s'informa sobre la capacitat de cada tram de la xarxa i sobre les condicions d'accés a la dita xarxa. Així mateix, es detallen les normes generals, els terminis, els procediments i els criteris que regeixen en relació amb l'adjudicació de capacitat i els principis de tarifació que cal aplicar per la utilització de les infraestructures ferroviàries i per la prestació dels diferents serveis a les EE.FF.

Determinades qüestions relatives al contingut d'aquesta DR i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària es desenvolupen mitjançant l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, de conformitat amb el que indica la Llei del sector ferroviari.

1.2.1. XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL, RFIG

La Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) està integrada per les infraestructures ferroviàries, les estacions de viatgers i les terminals de mercaderies que resultin essencials per garantir un sistema comú de transport ferroviari a tot el territori de l'Estat o l'administració conjunta del qual resulti necessària per al funcionament correcte del dit sistema comú de transport, com ara les vinculades als itineraris de trànsit internacional, les que enllacin les diferents comunitats autònomes i les seves connexions i accessos als principals nuclis de població i de transport o a instal·lacions essencials per a l'economia o la defensa nacional, d'acord amb l'art. 4 de la LSF.

Tots els elements que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'inclouran al Catàleg de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, on es relacionaran les línies i els trams d'acord amb un codi oficial, expressant-ne l'origen i la destinació i una breu referència a les característiques tècniques, així com les estacions de viatgers i les terminals de mercaderies.

A l'Annex F d'aquesta DR s'inclou el Catàleg d'Eixos i Línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General gestionada per l'Administrador d'infraestructures, de conformitat amb el que indica l'Ordre FOM 710/2015, de 30 de gener, actualitzada d'acord amb el que disposa l'Ordre FOM/925/2018, de 10 de setembre, i a les ordres TMA/1240/2020, de 8 de desembre, TMA/488/2021, de 19 de maig, i TMA/1118/2022, d'11 de novembre, i el que disposa l'Art. 4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

1.2.2. GRANS XIFRES DE LA XARXA FERROVIÀRIA TITULARITAT D'ADIF

Grans Xifres d'Adif	
Actius no corrents *	18.753.462 (*)miles €
Fons propis *	2.684.880 (*) miles €
Patrimoni Net *	14.916.578 (*) miles €
Empleats Adif	13.271 (¹)
(¹) Dades 31/12/2024 / * Dades provisionals a 31/12/2024	

Estacions de Viatgers	
Nbre. d'Estacions	1.448
Dades a 30/09/2024	
Terminals de transport de mercaderies	
Principals Terminals de Transport de Mercaderies	45
Dades a 31/12/2024	

Infraestructura i Circulació		
(*) Xarxa Ferroviària Titularitat d'Adif:	11.672,7	Km.
• Xarxa d'Alta Velocitat d'Ample Estàndard pur (1.435 mm de separació de carrils)	57,2	Km.
• Xarxa d'Alta Velocitat d'Ample Ibèric (1.668 mm de separació de carrils)	84,1	Km.
• Xarxa Convencional d'Ample Ibèric pur (1.668 mm de separació de carrils)	10.211,1	Km.
• Xarxa Mixta (Tercer Carril combinació Ample Ibèric i Ample Estàndard)	126,8	Km.
• Xarxa de Via Estreta d'Ample Mètric (1.000 mm de separació de carrils)	1.193,4	Km.
Línies Equipades amb ERTMS	384,9	Km.
Línies Equipades amb ASFA	10.594,2	Km.
Línies Equipades amb Sistemes de Bloqueig Automatitzats	9.536,7	Km.
Línies dotades amb CTC	9.055,0	Km.
Línia electrificada	6.719,6	Km.
(**) Nbre. Circulacions de Trens	1.800.563	
*1a versió trimestral 2025 de Tramificació Comuna Adif. Cirtra - 1 de gener 2025		
** Estimació anual a partir de dades acumulades fins a desembre-2024		

1.3. Aspectes Legals

1.3.1. MARC LEGAL

El marc bàsic legal es fonamenta en la normativa ferroviària estatal i en els reglaments i les directives de la Unió Europea transposades a la legislació nacional, a més de la seva normativa de desenvolupament i altres disposicions. Així mateix, inclou la normativa tècnica aplicable. Les referències a aquestes disposicions es poden consultar a l'Annex D d'aquest document.

1.3.2. ESTATUS JURÍDIC DE LA DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA

Consideracions Generals

La DR tindrà caràcter vinculant per a les EE.FF. i per als Candidats que vulguin accedir a les infraestructures per prestar serveis de transport ferroviari, així com per a l'administrador d'infraestructures ferroviàries quant als drets i a les obligacions que se'n derivin.

La presentació de la sol·licitud d'adjudicació de capacitat tant lineal com a Instal·lacions de Servei, comportarà implícita l'acceptació dels drets i de les obligacions continguts a la DR per part dels Candidats. La menció que es pugui incloure en aquesta DR a disposicions vigents (lleis, reials decrets, ordres ministerials, resolucions, etc.) tindrà caràcter únicament informatiu i prevaldrà en tot cas el text de la disposició a què es refereix.

Informació sobre Seguretat en la Circulació

En qüestions de seguretat, en relació amb la circulació i la reglamentació, la informació continguda en aquesta DR té caràcter únicament informatiu i és d'aplicació en qualsevol cas el que especifica el Capítol 6 d'aquesta DR; així mateix, en el cas que en el contingut de la DR hi hagi discrepància amb el que recullen els documents tècnics i reglamentaris vigents en matèria de seguretat i d'interoperabilitat ferroviàries, hauran de prevaldre sempre aquests darrers.

El Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual es va aprovar el Reglament de Circulació Ferroviària (RCF) estableix les regles operatives generals perquè la circulació dels trens i de les maniobres es faci de manera segura, eficient i puntual, tant en condicions d'explotació normal com degradada, incloent-hi la recuperació efectiva després d'una interrupció del servei, així mateix el document proporciona un marc regulador únic dels processos operatius en què hi hagi una interfície directa entre l'Administrador de Infraestructura (AI) y la Empresa Ferroviària (EF), unificant els criteris d'operació dels diferents AI als diferents amples de la Xarxa.

D'acord amb la normativa vigent, i en concret de conformitat amb el títol V de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària, l'Administrador d'infraestructures disposa de la corresponent Autorització de Seguretat renovada per l'Agència Estatal de Seguridad, segons resolució de data 26/11/2020 i posteriorment revisada per a la inclusió en el seu abast de la certificació com a entitat encarregada del manteniment, segons resolució de data 15 de juny de 2022. Els sistemes de Gestió de Seguretat en la Circulació dels administradors d'infraestructures han de complir els requisits establerts al Reglament Delegat (UE) 2018/762 pel qual s'estableixen mètodes comuns de seguretat sobre els requisits del sistema de gestió de la seguretat, aplicable a Espanya des del 31 d'octubre de 2020.

1.3.3. SOL·LICITUDS, AL·LEGACIONS I RECLAMACIONS

A l'Annex J es facilita la informació sobre els diferents procediments que la legislació del sector ferroviari i aquesta Declaració sobre la Xarxa estableixen per a la resolució dels conflictes i dels recursos que se suscitin en relació amb el procés d'adjudicació de capacitat, la prestació de serveis ferroviaris i el sistema d'incentius.

Així mateix, es facilita informació sobre el procediment que cal seguir en aquelles reclamacions que presentin les empreses ferroviàries i altres candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que versin sobre qüestions referides a l'aplicació d'aquesta Declaració sobre la Xarxa, els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats, els canons per utilització de les infraestructures ferroviàries, les qüestions de tracte discriminatori en l'accés a les infraestructures ferroviàries, les instal·lacions de servei o als serveis lligats a aquestes, així com reclamacions sobre la prestació de serveis als corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.

1.4. Estructura de la DR

El contingut d'aquesta DR s'ajusta al que s'estableix a l'Annex III de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i al que indica l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la Declaració sobre la Xarxa i al procediment d'Adjudicació de Capacitat d'Infraestructura Ferroviària.

L'estructura d'aquest document és, alhora, coherent amb l'índex comú fixat per Rail Net Europe, d'acord amb la darrera actualització de l'estructura comuna i la Guia d'Implementació aprovada per Rail Net Europe a l'Assemblea General celebrada amb data 31 de maig de 2023, organització a la qual contribueix activament l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

En aquesta Declaració s'ha aplicat l'estructura comuna de RNE, l'objectiu de la qual és que tots els Candidats i les Empreses Ferroviàries puguin accedir a documents similars als diferents països, i que disposin de la mateixa informació i a la mateixa ubicació. Amb això es faciliten els procediments d'accés a la infraestructura, especialment a la programació de trànsits internacionals.

D'acord amb aquest principi, la DR s'estructura en **set Capítols, Annexos, Mapes i Catàlegs**, segons s'indica a continuació:

Capítol 1: Informació General; Breu descripció del sector ferroviari a Espanya.

Capítol 2: Descripció de les Infraestructures Ferroviàries; es descriuen les característiques tècniques i funcionals principals de la RFIG gestionada per l'administrador d'infraestructures, disponible per a la sol·licitud d'adjudicació de capacitat.

Capítol 3: Condicions d'accés; Conté els requisits legals necessaris que regulen l'accés a la RFIG gestionada per l'administrador d'infraestructures de les empreses ferroviàries.

Capítol 4: Adjudicació de Capacitats; Descriu el procés pel qual l'Administrador d'infraestructures assigna franges horàries a les Empreses Ferroviàries i Candidats, així com capacitat en instal·lacions de servei.

Capítol 5: Serveis d'Adif; Descripció dels serveis que pot prestar l'administrador d'infraestructures i règim econòmic i tributari; Descripció de les taxes ferroviàries i cànon, així com dels preus per prestació dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars

Capítol 6: Operacions; Descripció els procediments de gestió del trànsit, inclosos els procediments que cal seguir en cas d'incidents (normes relatives a les obligacions que el sol·licitant o l'administrador d'infraestructura han de seguir per a les operacions de tren i de maniobres)

Capítol 7: Instal·lacions de Servei; ofereix una visió general de les instal·lacions de servei de l'administrador d'infraestructures i altres instal·lacions de servei connectades a la RFIG en aplicació del Reglament d'Execució UE 2017/2177.

Adjunts: En els diferents annexos s'ha agrupat tota la informació que pot ser objecte d'actualització freqüent, incloent-hi a més continguts de caràcter informatiu (horari de servei, catàleg de solcs internacionals de mercaderies, model de sol·licitud de capacitat, de serveis, legislació, glossari, catàleg d'eixos i línies de la RFIG, capacitat mitjana de les línies principals de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, classificació de línies per tipus, acord marc, procediment de resolució de conflictes).

Mapes: Mapes RFIG amb les característiques principals de les xarxes titularitat d'Adif i ADIF-Alta Velocidad.

Fitxes descriptives de les instal·lacions de Servei: Informació general de la instal·lació, titular/explotador (de cadascun dels serveis), condicions d'accés, condicions de prestació dels serveis, condicions d'ús, oferta de serveis i preus. Informació de l'administrador i de la resta de titulars/explotadors d'instal·lacions de servei, disponibles a l'aplicació PISERVI.

Catàleg d'oferta de capacitat a les instal·lacions de servei: Relació de vies ofertes a les instal·lacions de servei titularitat de l'administrador d'infraestructures, tant en ample ibèric com en ample mètric.

Catàleg de les Restriccions de Capacitat a la RFIG: Relació restriccions de la capacitat.

1.5. Període de Validesa, Actualització i Publicació de la DR

1.5.1. PERÍODE DE VIGÈNCIA

La DR entrarà en vigor després de la publicació i s'aplicarà a les sol·licituds de capacitat i a les operacions de transport ferroviari de l'horari de servei comprès entre el 15 de desembre del 2024 a les 00:00 i el 13 de desembre del 2025 a les 24:00 h. i podrà ser actualitzada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries quan així ho requereixin els continguts

1.5.2. PROCÉS D'ACTUALITZACIÓ

La declaració sobre la xarxa s'actualitzarà i es modificarà quan canviïn les condicions d'ús de la infraestructura ferroviària, de les instal·lacions de servei i/o la prestació de serveis a les instal·lacions esmentades. Aquestes modificacions no poden suposar restriccions o limitacions de la capacitat adjudicada, llevat que es produeixin circumstàncies extraordinàries degudament acreditades o els adjudicataris afectats prestin el consentiment o bé formin part d'actuacions de caràcter eventual necessàries per a l'explotació. En aquest darrer supòsit, serà suficient a efectes de publicitat la comunicació als adjudicataris afectats i la disponibilitat per a qualsevol Candidat, mentre s'incorporen a la publicació ordinària anual.

Pel que fa a aspectes subjectes a variació regular (informacions tècniques), les modificacions que es puguin produir tindran efectes immediats des de la seva publicació o des de la data en què es disposi a la pròpia modificació.

1.5.3. PUBLICACIÓ I DISTRIBUCIÓ

Aprovada la Declaració sobre la Xarxa pel Consell d'Administració de l'administrador d'infraestructures, es publica al web, www.adif.es en format PDF o similar.

La Declaració sobre la Xarxa es publica en llengua castellana, en les llengües cooficials de les diferents comunitats autònomes, i en llengua anglesa. En el cas de discrepància pel que fa al contingut, prevaldrà la versió en llengua castellana.



1.6. Directori d'Adif

L'administrador d'infraestructures posa a disposició de les EE.FF. i altres Candidats una organització que presta un servei integral per facilitar l'accés a la infraestructura ferroviària, tant per a la prestació dels diferents serveis de transport de viatgers i mercaderies, com per a la realització de proves a les infraestructures ferroviàries. Tot seguit, es detalla el Directori d'Adif.

Adif



Sede Central
Sede electrónica:
<https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index>



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

Comunicació i Relacions Externes



Subdirección de Relaciones con los Medios
Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa



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

Finestreta única per a empreses ferroviàries i candidats



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios
Dirección de Explotación Comercial



E-mail: relacion_operadores_ferrovios@adif.es



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

Autorització de Connexions a la RFIG, Carregadors



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios
Dirección de Explotación Comercial



E-mail: relacion_operadores_ferrovios@adif.es



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

Autorització per a la Realització de Proves a la RFIG



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios
Dirección de Explotación Comercial

Solicitud de pruebas:
<https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index>



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

Informació sobre Estacions de Viatgers



Subdirección de Servicios al Cliente y Planificación
Dirección de Estaciones de Viajeros y Proyectos singulares
Gestión de Instalaciones de Servicios



Avenida Pío XII, 110; Edificio 18
28036-Madrid

Informació sobre Terminals de Càrrega



Subdirección Comercial
Subdirección de Gestión de Servicios a Clientes

Dirección de Servicios Logísticos
Gestor de Instalaciones de Servicios



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 Operaciones y Explotación



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

RNE Finestreta Única (OSS) del Corredor Atlàntic de Mercaderies Europeu



Ventanilla Única (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo

Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad
Dirección General de Operaciones y Explotación



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

Assignació de Capacitats en Línies Ferroviàries Integrades a la RFIG



Dirección de Circulación y Gestión de Capacidad
Dirección General de Operaciones y Explotación



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

Control de Trànsit de Trens i Plans de Contingències



Centro de Gestión de Red H24
Dirección Adjunta de Tráfico
Dirección General de Operaciones y Explotación



Calle Méndez Álvaro, 1
28045-Madrid

Seguretat en la Circulació



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Autorització del Material Rodant



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Informació sobre Protecció Civil



Dirección de Seguridad y Autoprotección



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

Estudis per a Transports Excepcionals



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

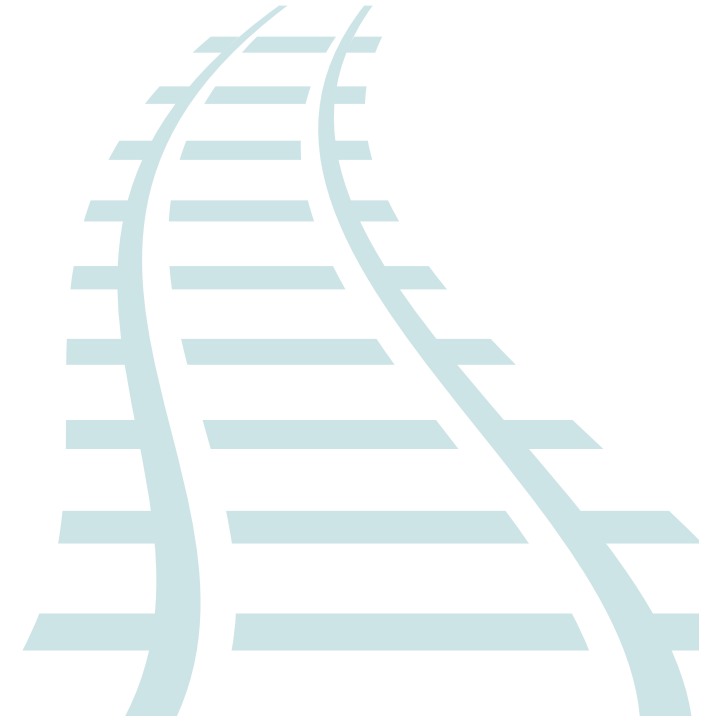
Innovació Tecnològica



Centro de Tecnologías Ferroviarias
Subdirección de Innovación Estratégica



Calle Severo Ochoa, 9
29590-Campanillas (Málaga)



1.7. Cooperació internacional entre els diferents Administradors d'infraestructures

1.7.1. CORREDORS FERROVIARIS EUROPEUS DE MERCADERIES, RFC

El Reglament (UE) n. 913/2010, DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL, de 22 de setembre de 2010, sobre una xarxa ferroviària europea per a un transport de mercaderies competitiu, va entrar en vigor el 9 de novembre de 2010. Aquest Reglament requereix que els Estats membres estableixin Corredors de Mercaderies orientats al mercat internacional per assolir els objectius següents:

- Crear una xarxa ferroviària per a un transport de mercaderies competitiu, millorant l'eficiència del transport ferroviari de mercaderies en relació amb altres mitjans de transport,
- Reforçar la cooperació entre administradors d'infraestructures en aspectes clau com l'assignació de solcs, el desplegament de sistemes interoperables i el desenvolupament de la infraestructura,
- Trobar l'equilibri adequat entre el trànsit de mercaderies i el de passatgers al llarg dels corredors de mercaderies, donar una capacitat adequada de transport de mercaderies d'acord amb les necessitats del mercat i garantir el compliment dels objectius comuns de puntualitat dels trens de mercaderies.
- Promoure la intermodalitat entre el ferrocarril i altres modes de transport mitjançant la integració de les terminals en el procés de gestió dels corredors.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries participa en dos Corredors Ferroviaris Europeus de Mercaderies, l'Atlàntic i el Mediterrani, de conformitat amb les disposicions del Reglament.

Corredor Atlàntic

L'administrador d'infraestructures ferroviàries i els administradors d'infraestructures de Portugal (IP), França (SNCF Réseau) i Alemanya (DB Netz) integren aquest corredor que suma més de 6.200 km de rutes per l'eix Sines/Setubal/Lisboa/Aveiro/Leixões/Valongo - Algesires/Madrid/Bilbao/Saragossa - Bordeus/París/Nantes/La Rochelle/Le Havre/Metz/Estrasburg - Mannheim, travessant les fronteres internacionals de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irun/Hendaia i Forbach/Saarbrücken

El catàleg de solcs internacionals de mercaderies d'aquest corredor està disponible a:

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

Corredor Mediterrani

L'administrador de la infraestructura ferroviària, juntament amb Linea Figueras Perpignan SA (LFP), Société 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), componen aquest Corredor.

El Corredor Mediterrani connecta Madrid, Algesires i els principals ports de la costa est espanyola amb Europa a través de França; suma més de 7.000 Km. de vies al llarg de l'eix Almeria-València/Algesires_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marsella-Lió-Torí-Milà-Verona-Pàdua/Venice-Trieste/ Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

El catàleg de solcs internacionals de mercaderies d'aquest corredor està disponible a:

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

1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) I ALTRES COOPERACIONS INTERNACIONALS

L'administrador d'infraestructures ferroviàries és membre de RailNetEurope (RNE), que és una organització que agrupa els administradors d'infraestructures ferroviàries i organismes d'adjudicació europeus (IMs/ABs). RNE facilita el negoci ferroviari internacional desenvolupant processos comercials internacionals harmonitzats en forma de plantilles, manuals i directrius, així com eines informàtiques.

Per obtenir informació addicional visiteu el lloc web: <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>

Hi ha una xarxa de Finestretes Úniques de contacte (One Stop Shops - OSS) que representa cada administrador d'infraestructures en el trànsit internacional. Constitueixen un únic punt de contacte per a tota la ruta internacional d'un servei ferroviari, des de les preguntes inicials relatives a l'accés a la xarxa fins a les sol·licituds de solcs internacionals i la revisió de resultats després d'un servei ferroviari.

Finestreta Única de Contacte de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, OSS_ Adif:

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

La relació de contactes de les OSS es troba disponible a: <https://rne.eu/organisation/>

L'administrador d'infraestructures ferroviàries forma part de les organitzacions internacionals següents:

- UIC, Unió Internacional de Ferrocarrils, associació mundial que promou el transport ferroviari a nivell global, a través de projectes tècnics, investigació ferroviària i solucions estandarditzades.
- EIM, administradors d'infraestructura europeus, associació europea sense ànim de lucre que representa els interessos comuns dels administradors europeus d'infraestructures ferroviàries davant de la Comissió Europea i l'Agència Ferroviària Europea.
- PRIME, Plataforma d'administradors d'infraestructures ferroviàries a Europa establerta entre DG MOVE i els administradors d'infraestructures amb l'objectiu de millorar la cooperació internacional dels administradors d'infraestructures ferroviàries, donar suport a la implementació de la política ferroviària europea i desenvolupar avaluacions comparatives del rendiment per a l'intercanvi de millors pràctiques.

Paral·lelament, l'Administrador d'infraestructures ha formalitzat acords de cooperació amb altres administradors d'infraestructures per fomentar l'intercanvi d'experiències i el desenvolupament de projectes comuns.

2

INFRAESTRUCTURA

2.1. Introducció

2.2. Àmbit de la Xarxa Gestionada per Adif

2.3. Descripció de la Xarxa

2.4. Restriccions de Trànsit

2.5. Disponibilitat de la Infraestructura

2.6. Desenvolupament de la Infraestructura

ÍNDEX

2.2.1. LÍMITS GEOGRÀFICS	34
2.2.2. CONNEXIONS AMB ALTRES XARXES	35
2.3.1. TIPOLOGIA DE VIES	38
2.3.2. AMPLE DE VIES	39
2.3.3. ESTACIONS DE VIATGERS I TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES	39
2.3.4. GÀLIB	39
2.3.5 LÍMIT DE CÀRREGA	40
2.3.6. RAMPES CARACTERÍSTIQUES	41
2.3.7. VELOCITATS MÀXIMES	41
2.3.8. LONGITUD MÀXIMA DELS TRENS	42
2.3.9. SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA ELÈCTRICA	42
2.3.10. SISTEMES DE SEGURETAT I SENYALITZACIÓ	43
2.3.11. SISTEMES DE CONTROL I GESTIÓ DEL TRÀNSIT	45
2.3.12. SISTEMES DE COMUNICACIÓ	45
2.3.13. SISTEMES DE CONTROL I PROTECCIÓ DEL TREN	46
2.3.14. AUTOPISTES FERROVIÀRIES	48
2.3.15. PROTECCIÓ I SEGURETAT	48
2.4.1. INFRAESTRUCTURES ESPECIALITZADES	49
2.4.2. NORMATIVA MEDIAMBIENTAL	49
2.4.3. TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES	50
2.4.4. RESTRICCIONS A TÚNELS	50
2.4.5. RESTRICCIONS EN PONTS/VIADUCTES	51
2.6.1. ACTUACIONS PREVISTES	52
2.6.2. ACTUALITZACIÓ D'ACTIUS DE LA RFIG	66

2.1. Introducció

En aquest capítol es descriuen les característiques principals de les infraestructures ferroviàries gestionades per l'Administrador de infraestructuras. La infraestructura ferroviària, segons com es determina a l'article 3 de la Llei del sector ferroviari i el seu annex IV, es compon dels elements següents:

- a) Terrenys sobre els quals s'assenten les vies.
- b) Obres d'explotació i plataformes de la via, especialment terraplens, trinxeres, drenatges, reserves, clavegueres d'obra, aqüeductes, murs de revestiment, plantacions de protecció de talussos, etc.; andanes de viatgers i de mercaderies, incloses les situades en estacions de viatgers i en terminals de càrrega; passeigs i vials; murs de tancament, tanques i bardisses; bandes protectores contra el foc; dispositius per a l'escalfament dels aparells de via; paraneus.
- c) Obres civils: ponts, pontets i altres passos superiors, túnels, trinxeres cobertes i altres passos inferiors; murs de sosteniment i obres de protecció contra allaus i despreniments, etc.
- d) Passos a nivell, incloses les instal·lacions destinades a garantir la seguretat de la circulació per carretera.
- e) Superestructures, especialment: carrils, carrils de coll i contracarrils; travesses i longrines, material divers de subjecció, balast, inclosa la graveta i la sorra; aparells de via; plaques giratòries i carros transbordadors (a excepció dels reservats exclusivament a les màquines de tracció).
- f) Calçades dels patris de viatgers i mercaderies, compresos els accessos per carretera i per a passatgers que arribin o se'n vagin a peu.
- g) Instal·lacions de seguretat, de senyalització i de telecomunicacions de la via, d'estació i d'estació de maniobres, incloses les instal·lacions de producció, de transformació i de distribució de corrent elèctric per al servei de la senyalització i les telecomunicacions; edificis assignats a aquestes instal·lacions; frens de via.
- h) Instal·lacions d'enllumenat destinades a assegurar la circulació dels vehicles i la seguretat de la circulació esmentada.
- i) Instal·lacions de transformació i conducció de corrent elèctric per a la tracció dels trens: estacions, línies de subministrament entre les estacions i preses de contacte, catenàries i suports; tercer carril i suports.
- j) Edificis utilitzats pel servei d'infraestructures, inclosa una part de les instal·lacions destinades a la recaptació de les tarifes de transport.
- k) Canviadors d'ample i eixos.

Sempre que formin part de les vies principals i de les de servei, llevat de les vies situades dins dels tallers de reparació de material rodant i dels dipòsits o garatges de màquines de tracció, així com dels ramals de desviació per a particulars.

2.2. Àmbit de la Xarxa Gestionada per Adif

L'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció correspondran, dins l'àmbit de competència estatal, a una o a diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que tindran personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'obrar per al compliment dels seus fins i patrimoni propi i es regiran pel que estableix a la Llei del sector ferroviari, als seus estatuts, a la legislació pressupostària i les altres normes de desenvolupament que li siguin aplicables.

De conformitat amb el contingut de l'article 1.7 del Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, i el que disposa la disposició addicional primera de la LSF, Adif-Alta Velocidad ha encomanat a Adif, entre d'altres, la gestió de la capacitat de la infraestructura, dels sistemes de control, de circulació i de seguretat.

Tots els elements que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'inclouran al Catàleg de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, on es relacionaran les línies i els trams ferroviaris d'acord amb un codi oficial, expressant-ne l'origen i la destinació i una breu referència a les característiques tècniques, així com les estacions de transport de viatgers i les terminals de transport de mercaderies. A l'Annex F d'aquesta DR s'inclou el Catàleg de Línies i de Trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General gestionada per l'administrador d'infraestructures, de conformitat amb el que s'ha publicat a l'Ordre FOM 710/2015, de 30 de gener, i el que disposa a l'Art.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

La Xarxa gestionada per Adif està formada per línies principalment de trànsit mixt (Mercaderies i Viatgers). Consta de línies de tres amplituds de via diferents:



- Ample Ibèric (separació entre carrils 1.668 mm).
- Ample Estàndard (separació entre carrils 1.435 mm).
- Ample Mètric (1.000 mm).

Algunes seccions de línies compten amb l'anomenat tercer carril, és a dir, els trams estan dotats de doble amplada (Ibèric i Estàndard); aquestes vies d'ample mixt permeten la circulació de trens pels dos amplituds amb un únic sistema de bloqueig. Les línies principals de la xarxa gestionada per l'administrador d'infraestructures tenen doble via.

Als Mapes, en document annex a aquesta DR, s'inclouen informacions relatives a la identificació i la situació de les principals estacions i nusos ferroviaris de la Xarxa gestionada per l'Administrador d'infraestructures, així com les distàncies quilomètriques entre aquests, amb detall dels diferents tipus de via (via única i doble via, electrificada o sense electrificar).

El contingut d'aquest capítol i dels annexos d'aquesta Declaració sobre la Xarxa relacionats amb aquest són de caràcter informatiu, per la qual cosa, en cas de discrepància amb qualsevol requisit tècnic contingut als documents legislatius i normatius vigents en matèria de seguretat i d'interoperabilitat ferroviàries ha de prevaler aquest darrer.

Al Manual de Capacitats, que la Subdirecció de Serveis de Circulació de la Direcció General de Circulació i Gestió de Capacitat, tramet a totes les EE.FF. i Candidats que fan trànsit ferroviari, es detallen les normes específiques d'assignació de capacitats aplicables a cada línia de la Xarxa. Podeu consultar un resum per línies d'aquest document a l'Annex G.

La integració del transport per ferrocarril a Europa exigeix una compatibilitat tècnica de la infraestructura, del material rodant i de la senyalització, així com una compatibilitat de procediments operacionals i legals a tota la xarxa ferroviària europea per assolir l'objectiu de la interoperabilitat del sistema ferroviari. A Espanya hi ha actualment **3.121,1 Km.** de línies que operen amb ERTMS, de les quals **384,9 Km.** corresponen a infraestructures titularitat d'Adif.

2.2.1. LÍMITS GEOGRÀFICS

Vegeu Mapes, en document annex a aquesta Declaració sobre la Xarxa i el catàleg d'Eixos i Línies de la RFIG a l'Annex F.

2.2.2. CONNEXIONS AMB ALTRES XARXES

La Xarxa titularitat d'Adif està connectada amb la xarxa de Portugal (Infraestructures de Portugal), en general d'ample ibèric, a través dels punts fronterers de: Tuy/ Valença do Miño, Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso; i amb la xarxa de França SNCF Réseau per ample ibèric a través d'Irun/Hendaia, Portbou/Cervera i Puigcerdà/La Tor de Querol si bé el trànsit a la xarxa francesa per aquests accessos requereix el canvi dels trens a ample estàndard. D'altra banda, la xarxa d'ample mètric titularitat d'Adif està connectada amb la xarxa del Gestor d'Infraestructures ferroviàries d'Euskadi a Basurto Hospital i Irauregui. Igualment, la xarxa d'ample ibèric titularitat d'Adif està connectada amb la xarxa mètrica del Gestor d'Infraestructures ferroviàries d'Euskadi (Euskal Trenbide Sarea) a Lutzana-Barakaldo Barakaldo i, finalment, la xarxa d'ample ibèric d'Adif està connectada amb la xarxa titularitat del Govern de la Junta d'Andalusia (Tren de la Badia de Cadis) a l'anomenada bifurcació Rio Arillo (Cadis).

De conformitat amb la disposició addicional dissetena de la Llei del sector ferroviari, es consideren seccions frontereres les infraestructures ferroviàries incloses a la RFIG situades a les fronteres amb França i Portugal. Aquestes seccions s'identificaran com a tals al Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la RFIG, amb indicació de les estacions que les limiten. Reglamentàriament es podran establir, a fi de facilitar el trànsit ferroviari transfronterer, excepcions a la normativa aplicable a la resta de la RFIG sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, que seran aplicables a les circulacions que tinguin origen o destinació a l'estació de la RFIG que delimita la secció fronterera.

SECCIONS TRANSFRONTERERES					
SECCIONS TRANSFRONTERES	ESTACIONS FRONTERES	ADMINISTRADOR D' INFRAESTRUCTURES	CONDICIONS OPERATIVES		
			AMPLE	ELECTRIFICACIÓ	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTÀRIA
ESPANYA / FRANÇA	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 N° 1
ESPANYA / PORTUGAL	Tuy -Valença	Adif - IP	1668 (mm)	NO / NO	Consigna CO 4/23 (León), 8/23 (Sevilla) IET n° 04 IP.-Direção de Circulação Ferroviária - DCF
	Fuentes de Oñoro -Vilar Formoso	Adif - IP	1668 (mm)	NO / 25 KV CA	

S'han signat els convenis següents:

- Conveni per a la coordinació transfronterera entre SNCF Réseau, Entitat Pública Nacional Francesa de Caràcter Industrial i Comercial, i Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, E.P.E. > Resolució de 14 de gener de 2020, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per la qual es publica el Conveni amb SNCF Réseau, per a la coordinació transfronterera. (BOE núm. 213 de 7 d'agost de 2020). Així mateix, el dia 26/04/2022 s'ha signat l'acord entre les autoritats nacionals de seguretat de la República Francesa i del Regne d'Espanya sobre cooperació en matèria de seguretat operacional i interoperabilitat de les activitats ferroviàries; aquest acord cobreix la cooperació entre les parts pel que fa a les activitats ferroviàries entre França i Espanya en matèria de trànsit transfronterer i internacional.
- Conveni per a la coordinació transfronterera entre Infraestructuras de Portugal, SA, (IP, SA) i Administrador d'Infraestructuras Ferroviàries, EPE (ADIF, E.P.E.) > Resolució de 29 de juny de 2021, de l'Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per la qual es publica el Conveni amb Infraestructuras de Portugal, SA, per a la coordinació transfronterera. (BOE núm. 172, de 20 de juliol de 2021). Així mateix, s'ha signat l'acord entre les Autoritats Nacionals de Seguretat de la República Portuguesa i del Regne d'Espanya referent a la seguretat operacional i interoperabilitat de les activitats ferroviàries a les seccions frontereres, fet a Madrid i Lisboa el 14 de desembre de 2023.

PORTS AMB CONNEXIÓ A LA RFIG

PORTS AMB CONNEXIÓ A LA RFIG		
PORT	PUNT DE CONNEXIÓ FÍSICA	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTÀRIA
Santander	A 1200 m del senyal M4 (sota el pont de l'autovia S-10). Delimitat per advertidors	Consigna AO/CO N° 5/18
Bilbao	- Pel costat Zierbena, davant del senyal M16, al pk 17+345. - Pel costat Santurtzi, davant dels senyals M19 i M21, al pk 15+335 Delimitat per advertidors	Consigna AO/CO N° 2/22
Pasaia	Portes d'accés al Port, pk 629 618, a 25 m del senyal M1 Delimitat per advertidors	Consigna AO/CO N° 2/19
Tarragona	Connexió 1: al centre de l'escapament 6/8, coincident amb el pk 274/468 de la línia 210 de Miraflores a Tarragona Connexió 2: a 18,544 metres abans del senyal S2/P3, al costat Port.	Consigna CO N° 5/21
Huelva	Dos punts de connexió física: 1 línia de connexió entre agulla 79 (pk 107 585) de la línia Majarabique Huelva Término i pas a nivell tipus A al pk 000+018. 2.- branc Torre Arenillas - Coto de Palos, senyal quadrat de parada absoluta i falca descarrilador X4	Consigna AO/CO N° 0027/17
Málaga	km 0,646 del Branc, a continuació del Paseo Marítimo Antonio Machado. Coincideix amb el punt funcional. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 00001/21
Sevilla	Situat a la línia de connexió La Salut - Puerto de Sevilla pk 001+717. A la banda port del pont que travessa sobre el riu Guadaira. Senyalitzat mitjançant advertidor	Consigna AO/CO N° 0001/22
Badia d'Algesires	Branc d'accés Algeciras Estación - Puerto de Algeciras. Exactament sota el passeig de la Conferencia d'aquesta ciutat. Senyalitzat mitjançant advertidor	Consigna CO N° 0002/20

PORTS AMB CONNEXIÓ A LA RFIG		
PORT	PUNT DE CONNEXIÓ FÍSICA	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTÀRIA
Castelló	Balisa de senyal, a 5 metres del senyal S2/PT amb pk:0+137 de Les Palmes pel costat port	Consigna AO/CO 00004-18
València	Porta d'accés al Port (PK 0 806) protegida pels senyals ferroviaris EP6 - EP8 i EP10 a l'entrada i pels senyals SP5 - SP7 i SP9A - SP9B - SP9C a la sortida	Consigna AO/CO N° 3-18 conexión APv- FSL
Cartagena	pk 11+310 de la línia de connexió, distant 800 metres del senyal M1 d'Escombreras	SIN CONSIGNA PUBLICADA Consigna ATOI_CTOI 00001-22 baja 1M y acceso puerto
Alacant	Es troba situat a l'altura de la balisa ASFA del senyal E3 d'entrada a l'estació de Sant Gabriel.	Consigna AO/CO 00002-19 Puerto Alicante
Gijón (ample ibèric)	a) Línia 152 Gijón Puerto - Veriña: a 100 metres del senyal 14S direcció Estación de Veriña. b) Línia 150 Aboño - Veriña: a 25 metres del senyal E1 corresponent a l'enclavament del port direcció Aboño. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 280/327
Gijón (ample mètric)	pk 8+124 on s'ubica el pal de punt protegit d'entrada a l'estació d'Aboño Mercancías. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO 4/23
Avilés (ample ibèric)	Portón existent a la tanca perimetral, en direcció del port, després de sobrepassar el desviament n. 19 de l'estació de San Juan de Nieva. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 07/19
Avilés (ample mètric)	pk 1+020 de la línia 758 La Maruca Mercancías - Puerto de Avilés. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 08/19
Vilagarcía de Arousa	pk 53,931 a 22 metres del senyal S2/P en sentit cap al port. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 292/390
A Coruña	PK 545,841, referit a la línia 834, a la punta de l'espadí del desviament C1 de la Xarxa del Puerto de A Coruña. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 13/19
Ferrol	pk 1,820 de la línia de connexió, que neix a l'estació de Ferrol, després de la sortida del túnel, en direcció al Puerto de Ferrol. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 03/21
Marín	El pk 5,404 del branca de connexió a 20,20m del senyal SPM, en direcció al port. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 15/19
Vigo	La porta de tancament de la tanca que separa la terminal d'Adif del port, situada a continuació de la falca X13. Senyalitzat mitjançant advertidors	Consigna AO/CO N° 14/19

2.3. Descripció de la Xarxa

Les empreses ferroviàries que disposin de llicència i de certificat de seguretat poden sol·licitar accés a l'aplicació RGD, gestionada per la Direcció Corporativa de Seguridad en la Circulació mitjançant la qual poden accedir a la informació de circulació de les línies, ICL.

La informació que s'ofereix a ICL, entre una altra, és la següent:

- Sistemes de comunicació amb els centres de control, telèfons GSM_R, etc
- Detectors d'eixos calents
- Càrrega màxima per eix i metro a les diferents línies i trams de la RFIG
- Informacions sobre bàscules dinàmiques
- Rampes característiques
- Restriccions als túnels
- Restriccions a Ponts/Viaductes
- Passos a nivell
- Túnels, indicant ubicació, nom i longitud, informació específica, passadissos de vianants, punts de sortida, zones segures d'evacuació
- Sistemes d'energia
 - Sistemes d'alimentació elèctrica (tensió i freqüència)
 - Zones neutres sense alimentació (si n'hi ha)
 - Restriccions relacionades amb el consum (si n'hi ha)
 - Condicions respecte al fre de recuperació (si n'hi ha)



La informació de circulació de les línies, ICL, es publica amb caràcter anual i mensual:

ICL Anual

Es publicarà durant el mes de desembre per aplicar-lo a partir de l'1 de gener de l'any següent. És un document únic per a tota la RFIG en format pdf i es distribueix mitjançant RGD. Es poden fer altres publicacions si hi ha canvis substancials en els seus continguts.

ICL Mensual

Es publica mensualment el dia feiner més proper al 20 de cada mes. Es distribueix en format Pdf mitjançant RGD.

2.3.1. TIPOLOGIA DE VIES

La xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures està composta per:

- Via única no electrificada.

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

Vegeu els mapes al document adjunt a aquest DR.

2.3.2. AMPLE DE VIES

A l'Annex F, Catàleg d'Eixos i Línies de la RFIG i als mapes, en document annex a aquesta DR, es representen els tipus de via existents a la xarxa titularitat de l'Administrador d'infraestructures.

2.3.3. ESTACIONS DE VIATGERS I TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES

Vegeu Capítol 7, les Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei, disponibles a l'aplicació PISERVI i als Mapes, que s'inclouen com a documents annexos a aquesta DR.

2.3.4. GÀLIB

Al BOE núm. 185, del 4 d'agost de 2015, es va publicar l'Ordre FOM/1630/2015, de 14 de juliol, per la qual s'aprova la Instrucció Ferroviària de Gàlibs. Aquesta Instrucció té per objecte definir els gàlibs a considerar, tant per a la construcció de vehicles (gàlib del material rodant) com per a la col·locació d'elements propers a la via (gàlib d'implantació d'obstacles).

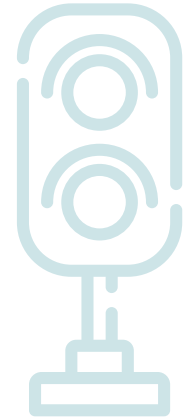
Així mateix, es defineixen els gàlibs de carregament en vagons oberts, així com les distàncies mínimes que el carregament ha de mantenir amb les parets laterals o telers dels vagons de càrrega.

El compliment d'aquesta Instrucció garanteix la seguretat de la circulació ferroviària, en evitar-se les interferències entre els vehicles i dels vehicles amb la infraestructura.

Aquesta Instrucció s'ha redactat en coherència amb la norma de gàlibs EN 15273:2013 i respecta les especificacions tècniques d'interoperabilitat dels subsistemes d'infraestructura, material rodant i energia dels sistemes ferroviaris transeuropeus d'alta velocitat i convencional.

A la mateixa Instrucció, es defineixen entre altres els conceptes següents:

- **Gàlib:** Contorn de referència, més unes regles associades, que permeten definir el perfil constructiu màxim del material rodant, el perfil del carregament i el perfil fora del qual s'han d'instal·lar les estructures fixes o provisionals.
- **Gàlib del material rodant:** Aquestes reduccions són funció de les característiques geomètriques del material, de la posició de la secció en relació amb els eixos, de l'alçada del punt considerat en relació amb el pla de rodament, de les folgances de construcció, dels desgasts màxims previstos i de les característiques elàstiques de la suspensió. El contorn resultant d'aplicar les reduccions defineix l'espai que no ha de superar el perfil constructiu del material rodant.
- **Gàlib d'implantació d'obstacles:** Espai al voltant de la via, que no ha de ser envaït per cap objecte o obstacle, ni per vehicles que circulin sobre vies adjacents, a fi de preservar la seguretat a l'explotació.



- **Gàlib de carregament:** Contorn de referència estàtic més unes regles que defineixen les reduccions que cal aplicar a aquest contorn. El contorn resultant defineix l'espai que no ha de superar ni el carregament, ni els telers o les parets laterals dels vagons utilitzats per a la càrrega.

Al BOE de 18 de febrer de 2023 es va publicar l'Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer, en què, entre d'altres, es modifica l'Ordre FOM/1630/2015, de 14 de juliol, per la qual s'aprova la Instrucció ferroviària de gàlibs.

De conformitat amb la seva disposició final cinquena, aquesta ordre TMA/135/2023 entrarà en vigor l'1 de juliol de 2023.

Per a qualsevol anàlisi d'actuació que impliqui la definició del gàlib d'autopista ferroviària, entenent com a tal la definició dels gàlibs de parts altes d'autopista ferroviària per al conjunt de material rodant més semiremorc a utilitzar a la Xarxa Ferroviària d'Interès General gestionada per Adif i Adif Alta Velocidad, es tindrà en compte el que estableix la NAG 5-1-0.0 "Gàlibs Autopista Ferroviària".

2.3.5. LÍMIT DE CÀRREGA

MASSA PER EIX I MASSA PER METRO LINEAL

Les línies i els trams de la RFIG d'ample ibèric titularitat d'Adif es troben classificats, a aquest efecte, en nou categories, les característiques definitòries de les quals es recullen en el quadre següent, en funció de la càrrega admesa per eix i per metre lineal.

Actualment la majoria de les línies de la Xarxa titularitat d'Adif són de Categoria D4. No obstant això, hi pot haver algunes restriccions puntuals que afecten determinats punts i línies.

A les línies d'ample mètric la càrrega màxima per eix és de 15,0 t i per metre lineal de 8,0 t.

CATEGORIA DE LES LÍNIES	MASSA MÀXIMA	
	Per Eixe	Per 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



CÀRREGA MÀXIMA REMOLCABLE

És responsabilitat de l'EF indicar la càrrega màxima remolcable per a cadascuna de les locomotores en aplicació de l'Especificació Tècnica d'Interoperabilitat d'Explotació i Gestió del Trànsit, d'acord amb la informació facilitada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a cadascuna de les línies o trams pels quals s'ha de circular.

Amb caràcter general, la determinació de la càrrega màxima es realitza sobre la base de considerar dos paràmetres:

- La rampa característica més desfavorable del recorregut del tren.
- La càrrega màxima de les locomotores, segons la rampa característica resultant anterior.

La càrrega màxima representa la càrrega que tècnicament pot arrossegar una locomotora en condicions extremes d'explotació. L'aplicació de la càrrega màxima als trens pot donar lloc, especialment en el cas de locomotores dièsel, a velocitats de circulació baixes, que poden resultar incompatibles amb l'explotació, o amb un aprofitament raonable de la capacitat de via. Per aquest motiu, independentment de la càrrega màxima establerta, l'administrador d'infraestructures pot posar condicionants o rebutjar les sol·licituds que donin lloc a velocitats inadequades a causa de la càrrega proposada pel candidat en una sol·licitud de capacitat determinada.

2.3.6. RAMPES CARACTERÍSTIQUES

Als Mapes, en document annex a aquesta DR, es representen les rampes característiques dels trams més importants de la Xarxa en ambdós sentits de circulació.

2.3.7. VELOCITATS MÀXIMS

Tipus del Material Rodant

A efectes de velocitats màximes, el material rodant es classifica per Tipus, amb relació als elements determinants següents:

- La velocitat màxima autoritzada per a cada vehicle.
- L'acceleració sense compensar admesa pels vehicles, segons les cinc classes següents previstes:

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

El tipus del tren resultant correspondrà al "Tipus" més desfavorable de qualsevol dels vehicles que componen el tren

QUADRE DE VELOCITATS MÀXIMES

El "Quadre de Velocitats Màximes i Informacions Permanents" és el document oficial que recull les velocitats màximes autoritzades a cada línia. Les principals línies de la Xarxa Convencional d'ample ibèric admeten, en general, velocitats entre 160 i 220 km/h.

Les línies d'ample mètric admeten velocitats entre 50 i 100 km/h.

S'inclou als mapes en document annex a aquesta DR un resum del règim de velocitats màximes de cada trajecte.

2.3.8. LONGITUD MÀXIMA DELS TRENS

La longitud de les vies de les estacions, així com altres condicionants d'explotació, serveixen de base per a la determinació de la longitud màxima dels trens a les diferents línies. En document annex a aquesta DR, s'inclouen els mapes amb la longitud màxima dels trens admesos a cada línia, diferenciats per a trànsits de viatgers i de mercaderies.

En el marc del Pla d'Impuls i Dinamització del Transport de Mercaderies per Ferrocarril, l'administrador d'infraestructures promou mesures de gestió que possibilitin i satisfacin la demanda d'augment de longituds dels trens per part de les EE.FF.

Actualment la infraestructura gestionada per Adif permet la circulació de trens de fins a 750 m en el trajecte Madrid – València i Bif. Terol - Sagunt.

Per circular amb una longitud superior a la màxima permesa en una línia o tram, longitud especial, cal sol·licitar autorització expressa a la Direcció de Gestión de capacidad de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad para los trenes Regulares u Ocasionales i a la Dirección de Tráfico (H24) per als Trens Immediats.

2.3.9. SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA ELÈCTRICA

La xarxa titularitat d'Adif compta amb **6.719,6 km.** de línies electrificades, en els diferents amplex de via, i s'empren dos tipus diferents de tensió:

Corrent continu

S'utilitza, en general, una tensió nominal de 3.000 V a la Xarxa Convencional i 1.500 V, a Xarxa d'Ample Mètric.

Corrent Altern

La catenària subministra una tensió de 25.000 V a 50 Hz i es circumscriu normalment a les línies de la Xarxa d'Alta Velocitat.

La potència elèctrica està limitada a la disponible en funció de la potència subministrada per la xarxa de subestacions. S'inclouen als mapes, en document annex a aquesta DR, els trams electrificats de la Xarxa titularitat de l'Administrador d'infraestructures, així com el tipus d'electrificació disponible.

Composició dels pantògrafs

Actualment, la xarxa electrificada en 3 kV corrent continu és compatible amb pantògrafs proveïts tant de fregadors de coure o aliatge de coure com de fregadors de carboni impregnat en coure o aliatge de coure. Això no obstant, per tal d'assolir els objectius d'eficiència i de sostenibilitat, a partir de l'1 de gener de 2025 es podran aplicar restriccions en el Registre d'Infraestructures a l'ús de fregadors de coure o aliatge de coure en algunes línies concretes de la Xarxa de Rodalies, i a partir de l'1 de gener de 2028, en qualsevol punt de la xarxa només seran admesos els fregadors de carboni impregnat en coure o aliatge de coure (fins a un màxim del 40% en pes de l'additiu metàl·lic).

La xarxa d'ample mètric electrificada en 1.5 kV corrent continu únicament és compatible amb pantògrafs proveïts de fregadors de carboni impregnat en coure o aliatge de coure (fins a un màxim del 40% en pes de l'additiu metàl·lic).

La xarxa electrificada en 25 kV corrent altern únicament és compatible amb pantògrafs proveïts de fregadors de carboni pur.



2.3.10. SISTEMES DE SEURETAT I DE SENYALITZACIÓ

S'entén per instal·lació de seguretat els components, els equips i els sistemes o conjunt de sistemes, homologats, instal·lats a terra i a bord dels vehicles per tal d'augmentar el nivell de seguretat de la circulació.

Dins de les instal·lacions de seguretat, s'inclouen els següents:

- Senyals ferroviaris.
- Enclavaments.
- Bloquejos.
- Sistemes de protecció de trens (ERTMS, LZB, EBICAB, ASFA, etc.).
- Dispositius embarcats de: vigilància (home mort). Informació de velocitat, detecció de sobre temperatura a òrgans de rodament i fre.
- Sistemes auxiliars de detecció en via: Detectors de caixes calentes i frens engarrotats; detectors de caiguda d'objectes a la via; detectors d'impacte en via; detectors de vent lateral.
- Sistemes de protecció de passos a nivell.

La Xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries compta amb sistemes de senyalització i de bloqueig de diverses tecnologies, i la tendència és l'ús d'enclavaments electrònics (ENCE) amb Control de Trànsit Centralitzat (CTC) als Llocs de Comandament.

ENCLAVAMENT

L'enclavament és un conjunt d'elements físics i lògics que, a l'àmbit geogràfic d'una estació o dependència de circulació, efectua automàticament les ordres, la supervisió i les comprovacions de les maniobres, immobilitzacions, alliberaments i altres accions imprescindibles per al funcionament correcte de la totalitat dels elements de senyalització ferroviària disposats sota el seu control, així com dels sistemes auxiliars que en cada cas s'hagin de considerar, en compliment de la funcionalitat establerta al Programa d'Explotació corresponent.

L'operació sobre l'enclavament es pot fer de manera local, des d'un lloc d'operador en un Gabinet de Circulació i de manera remota des dels sistemes de Control Centralitzat de Trànsit (CTC).

Segons la tecnologia emprada, els sistemes d'enclavament es classifiquen en:

- Enclavaments electrònics (ENCE), basats en microprocessadors.
- Enclavaments elèctrics, que utilitzen lògica de relés i que, segons l'arquitectura emprada, reben diferents denominacions: mòduls geogràfics, cablejat lliure, etc.
- Enclavaments mecànics, les autoritzacions dels quals es basen en la relació de claus i lleves, en què la transmissió de la posició d'agulles i dels senyals és generalment mecànica.

DETECCIÓ DEL TREN

Circuits de Via (CdV)

El circuit de via detecta una ocupació per un vehicle ferroviari d'una determinada secció de via. Quan qualsevol material entra a la zona protegida pel circuit de via, aquest informa l'enclavament del seu estat d'ocupació.

Quan el vehicle ferroviari abandona la zona protegida pel circuit de via, aquest informa de manera segura l'enclavament que se n'ha desocupat l'àrea.

La configuració física dels circuits de via es defineix al Programa d'Explotació de cadascun dels enclavaments.

Comptadors d'Eixos (CE)

El comptador d'eixos localitza el tren en una secció de via determinada per mitjà de la comptabilització del pas d'eixos als extrems de la secció. L'enclavament rep una informació d'ocupació/alliberament de la secció de via controlada pel comptador, de manera segura.

La definició de la configuració física dels comptadors d'eixos, de la mateixa manera que passa amb els circuits de via, s'efectua al Programa d'Explotació de l'enclavament.

BLOQUEJOS

Bloqueig de Control Automàtic (BCA)

La distància de seguretat es manté regulant la velocitat del tren, de manera que no se superi en cap moment una velocitat límit, que el maquinista rep de forma contínua mitjançant senyalització en cabina. Hi ha diferents sistemes de BCA a la Xarxa gestionada per l'Administrador d'infraestructures. A l'apartat corresponent a sistemes de seguretat es detallen els diferents sistemes disponibles.

Bloqueig de Senyalització Lateral (BSL)

La distància de seguretat entre trens es garanteix mitjançant les indicacions dels senyals. És similar al BA que es defineix a continuació, però específic de línies d'alta velocitat.

Bloqueig d'Alliberament Automàtic (BLA)

Aquest bloqueig compta, en general, amb un sol cantó entre estacions, el qual està protegit automàticament per senyals i dispositius comptadors d'eixos.

En funció de les condicions de senyalització i de via, es distingeixen diversos tipus de Bloqueig d'Alliberament Automàtic, de manera anàloga al Bloqueig Automàtic, que es descriu a continuació.

Bloqueig Automàtic (BA)

Compte, en general, amb cantons intermedis entre estacions, els quals queden protegits de manera automàtica pels senyals. En funció de les condicions de senyalització i de via, es distingeixen el Bloqueig Automàtic de Via Única (BAU), el Bloqueig Automàtic de Via Doble (BAD) i el Bloqueig Automàtic Banalitzat (BAB).

Bloqueig Elèctric Manual (BEM)

Consisteix a relacionar elèctricament els senyals de sortida de dues estacions col·laterals, mitjançant els sistemes de petició i de concessió de via o presa de via representats als quadres de comandament de les estacions per impedir l'accés simultani de dues circulacions al cantó.

Bloqueig Telefònic (BT)

El bloqueig dels cantons entre dues estacions obertes s'assegura mitjançant la transmissió de telefonemes entre els Responsables de Circulació. S'inclouen als mapes en document annex a aquesta DR els bloquejos existents en cada línia.

2.3.11. SISTEMES DE CONTROL I DE GESTIÓ DEL TRÀNSIT

Da Vinci

Plataforma de Gestió i Control que integra i centralitza subsistemes de senyalització, d'electrificació, de comunicacions, etc. que en permet la comunicació i el monitoratge remots.

CRC/PM, Centre de Regulació de Circulació/Lloc de Comandament

Centre de l'administrador d'infraestructures ferroviàries encarregat de la gestió i de la regulació del trànsit en temps real.

CTC, Control Centralitzat de Trànsit

Plataforma que centralitza en un lloc central de comandament els enclavaments i els bloquejos d'una línia o d'una zona.

PRO, Lloc Regional d'Operacions

Des d'aquest es pot controlar la circulació d'una zona de la línia en el cas que sigui necessari. Es considera el segon nivell de control de la circulació de la línia després de CTC, amb la mateixa funcionalitat, encara que limitada a la zona d'actuació.

PLO, Lloc Local d'Operacions

Des d'aquí s'exerceix el comandament local d'un enclavament determinat, que pot incloure una o més estacions. Es considera el tercer esglaó de control de la circulació de la línia després del PRO.

2.3.12. SISTEMES DE COMUNICACIÓ

La circulació de trens per determinades línies pot exigir que els vehicles motors hagin d'estar equipats amb algun d'aquests sistemes, la qual cosa s'indica al Manual de Capacitats.

Radiotelefonia

Mitjà de comunicació entre personal dels vehicles, de les estacions, del PM i de plena via. S'inclouen en aquest concepte, a més dels sistemes de Tren-Terra i de GSM-R, els sistemes que l'Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria determini expressament.

GSM-R (Veu i Dades)

És un desenvolupament de la tecnologia GSM, específic per a comunicació i aplicacions ferroviàries, que disposa d'unes bandes de freqüències exclusives per evitar qualsevol tipus d'interferència. Com a subsistema d'IERTMS, permet la interoperabilitat ferroviària europea. Les línies d'alta velocitat ja disposen de GSM-R.

Tren-Terra

Sistema de Radiotelefonía analògic denominat Tren-Terra que permet una comunicació individual entre els trens i el Lloc de Comandament, el qual es troba instal·lat a la majoria de les línies principals de la Xarxa; està prevista una migració gradual cap al sistema GSM-R a tota la Xarxa. El sistema de radiotelefonía és preceptiu per a la circulació de trens en règim d'agent únic.

Sistema de Radiotelefonía Analògica (Equip Mòbil de Ràdio) (ETC EMR)

Per la Resolució 5/2021, de l'AESF, s'aprova l'Especificació tècnica de circulació: sistema de radiotelefonía analògica (TREN-TERRA) [ETC TT], i per la Resolució 5/2022, de l'AESF, de juny de 2022, es aprova l'Especificació tècnica de circulació: sistema de radiotelefonía analògica (EQUIP MÒBIL DE RÀDIO) [ETC EMR].

Aquesta ETC defineix els requisits funcionals i tècnics que han de complir els equips de comunicacions per radiotelefonía analògica (Equip Mòbil de Ràdio), tant embarcats com a terra.

En aquest sentit, l'ETC complementa i desenvolupa el que preveu el Llibre Cinquè del RCF [L3] (i, en particular, l'article 5.1.1.1.) en relació amb els "sistemes de radiotelefonía", i defineix els principis bàsics i els requisits funcionals mínims necessaris amb els quals garantir la compatibilitat entre els diferents equips embarcats (Equip Mòbil de Ràdio) i la xarxa de radiotelefonía analògica disponible a la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) d'ample 1.000 mm.

2.3.13. SISTEMES DE CONTROL I PROTECCIÓ DEL TREN

La circulació de trens per determinades línies pot requerir que els vehicles motors hagin d'estar equipats amb algun dels sistemes següents, la qual cosa s'indica al Manual de Capacitats.

Es detallen als mapes, en document annex a aquesta DR, les línies dotades amb aquests sistemes.

Automatic Train Protection Systems

ERTMS

Sistema de protecció que supervisa contínuament la velocitat del tren i en governa la marxa per mitjà de la senyalització a la cabina, que compleix les especificacions tècniques d'interoperabilitat. Actualment en servei v 2.3.0d, combina dos subsistemes: l'ETCS (Sistema Europeu de Control del Trànsit centrat en la senyalització i la protecció del tren), i GSM-R (Sistema Global per a Comunicacions Mòbils a Ferrocarrils encarregat de les comunicacions).

LZB

Sistema de protecció que supervisa contínuament la velocitat del tren i en governa la marxa per mitjà de la senyalització a la cabina.

EBICAB

Sistema de protecció que supervisa contínuament la velocitat del tren a partir de la informació puntual dels senyals fixos, que rep mitjançant balises.

El maquinista ha de complir sempre l'ordre dels senyals fixos i fer, en cabina, les operacions corresponents.

Sistemes de Protecció del Tren:

ASFA, Anunci de Senyals i de Frenada Automàtica.

Sistema de protecció que supervisa la velocitat del tren a partir de la informació puntual dels senyals fixos, que rep per mitjà de balises, i fa funcions de:

- a) Informació de senyals en cabina
- b) Supervisió de corbes de velocitat de control en punts determinats del traçat en aproximar-se a un senyal.
- c) Parada automàtica del vehicle en situacions determinades, com ara la superació d'un senyal en parada o l'absència d'alguns reconeixements per part del maquinista;

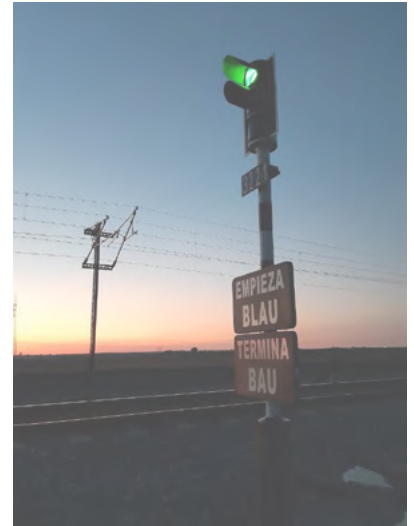
El maquinista ha de complir sempre l'ordre dels senyals fixos i fer, en cabina, les operacions corresponents.

L'ASFA està instal·lat a totes les línies principals de la RFIG titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

La Recomanació Tècnica 3/2024, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, sobre calendari d'actualització del sistema ASFA per a la compatibilitat de les versions implementades als equips embarcats amb la funcionalitat desplegada en via, determina el següent:

Com a conseqüència de l'avenç tecnològic i implantació progressiva del sistema ASFA Digital les dates límit en què cal fer l'eliminació d'equips embarcats ("apagada") configurats amb versions prèvies i que aquests passin a treballar amb la versió final de referència del sistema (ASFA v4C) són les següents:

- Xarxa d'ample mètric (RAM):
 - Versions anteriors a la versió ASFA v4, data límit: **30 de juny de 2025**.
 - Versions anteriors a la versió ASFA v4.C* data límit: **30 de juny de 2027**.
 - Xarxa convencional i alta velocitat (CONV i AV):
 - Versions anteriors a la versió ASFA v4, data límit: **30 de juny de 2029**.
 - Versions anteriors a la versió ASFA v4C*, data límit: **31 de desembre de 2029**.
- * ASFA v4C = ASFA v4 + Fichas 188, 189R1, 191R3, 192, 193, 194R1, 195, 197, 199, 201.



2.3.14. AUTOPISTES FERROVIÀRIES

Adif està alineat amb l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i, en concret, al seu Eix 6, Cadenes Logístiques Intermodals i Intel·ligents que proposa, entre les línies d'actuació, l'increment efectiu del transport ferroviari de mercaderies i, entre els seus objectius, l'impuls als serveis d'Autopista Ferroviària.

Aquests "corredors ferroviaris" i la disponibilitat per començar a circular-hi s'aniran donant a conèixer perquè les Empreses Ferroviàries, Carregadors, Operadors Logístics, etc., interessats a desenvolupar aquests Serveis d'Autopista Ferroviària, puguin valorar els condicionants necessaris que han de complir per poder desenvolupar el projecte.

En l'actualitat, el corredor Madrid – València (Ample 1.668 mm) i el Huelva – Sevilla – Córdoba (Ample 1.668 mm) es troben disponibles per a poder circular amb semiremolcs fins a 4,00 metres d'altura màxima, durant l'any 2025, Adif començarà el condicionat del corredor Zaragoza – Madrid – Algesires (1.668 mm) per a poder circular amb trens amb gàlib AF4.2 (amb semiremolcs fins a 4,20 metres d'altura màxima).

En ambdós corredors, les empreses ferroviàries interessades a iniciar serveis de transport d'Autopista Ferroviària hauran de sol·licitar una Autorització de Transport Excepcional (ATE) de conformitat amb el procediment SGSC ADIF-PG-107-003-005-SC-515 "Obtenció d'autorització per a la circulació per a un transport excepcional, disponible per a les EE.FF. al Registre General de Documents Reglamentaris, RGD, per descartar possibles interferències amb la infraestructura i disposar de l'acreditació corresponent per poder circular en les condicions que s'hi defineixin.

2.3.15. PROTECCIÓ I SEGURETAT

El Departament de Protecció i Seguretat de l'Administrador d'infraestructures té com a missió dirigir, coordinar i organitzar les actuacions dels recursos humans i tècnics per tal de preservar el patrimoni de l'empresa, la seguretat de les persones i de les mercaderies, i també dirigir la política de protecció civil i controlar-ne el compliment.

La gestió de la seguretat i de la protecció es desenvolupa des dels Centres de Protecció i Seguretat (CPS), que es troben distribuïts territorialment i que atenen i gestionen immediatament les alertes i les alarmes que es produeixen en el seu àmbit d'actuació; activa els recursos necessaris per al seu tractament, i recull i transmet la informació necessària per a la gestió integral. Els CPS territorials estan coordinats pel Centre d'Autoprotecció i Seguretat (CASH24) integrat al Centre de Gestió de Xarxa H24.

La RFIG administrada per l'Administrador d'infraestructures disposa de Plans d'Autoprotecció de les Infraestructures determinades a l'annex I de la Norma Bàsica d'Autoprotecció dels centres, establiments i dependències dedicats a activitats que puguin donar origen a situacions d'emergència, aprovada per Reial decret 393/2007, de 23 de març, on periòdicament es fa el manteniment de l'eficàcia, mitjançant inspeccions de les instal·lacions, simulacres, revisions de la documentació i auditories de tot el sistema d'autoprotecció. Aquests Plans d'Autoprotecció estan registrats a les comunitats autònomes, a les quals estan transferides les competències en matèria de protecció civil.

Aquestes infraestructures són les següents:

- Túnels ferroviaris de longitud igual o superior a 1.000.
- Àrees d'estacionament per al transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril.

L'Administrador d'infraestructures disposa d'un Pla Director d'Actuacions davant d'Emergències (PDAE), on es recullen els criteris generals per a l'actuació davant de les emergències.

2.4. Restriccions de Trànsit

2.4.1. INFRAESTRUCTURES ESPECIALITZADES

A la Xarxa titularitat d'Adif no hi ha actualment línies declarades com especialitzades per a la prestació de determinats tipus de servei.

En el cas que hi hagi línies alternatives adequades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, després de consultar les parts interessades, pot declarar especialitzada per a la prestació de determinats tipus de serveis una infraestructura ferroviària concreta.

L'especialització d'una infraestructura ferroviària no n'impedeix l'ús per a la prestació d'altres serveis si hi ha capacitat i el material rodant té les característiques tècniques necessàries per a l'ús de la infraestructura.

Les infraestructures ferroviàries especialitzades s'inclouran en la declaració sobre la xarxa.

No obstant això, hi ha algunes línies amb més dedicació per al trànsit de viatgers en les quals la circulació pot estar restringida per a algun tipus de trànsit, o bé aquesta restricció només tindrà efectes en l'assignació prioritària de capacitats per a aquest trànsit determinat, en l'exigència d'uns temps màxims per circular per trams de determinades línies o en la regulació de la circulació de trens.

2.4.2. NORMATIVA MEDIAMBIENTAL

L'administrador d'infraestructures ferroviàries i EE.FF. han de complir el que s'estipula al RD-Llei 15/2022, de 1 d'agost, pel qual s'aproven mesures urgents en matèria d'incendis forestals.

Les mesures encaminades a la prevenció del risc d'incendis forestals de l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'articulen al Pla de Prevenció d'Incendis a la Via i a les seves Proximitats a tot el territori nacional. Aquest pla, elaborat de conformitat amb la normativa de prevenció d'incendis, delimita les responsabilitats i les accions a desenvolupar per cadascun dels actors que intervenen en l'explotació ferroviària, i es revisa i s'actualitza anualment.

El Centre de Gestió de la Xarxa H24 de l'Administrador d'infraestructures coordina les EE.FF. i les àrees de manteniment de la infraestructura i de gestió de trànsit per reduir al màxim el risc d'incendi. En el cas de risc meteorològic extrem (altes temperatures i baix grau d'humitat de l'aire) es pot restringir la circulació d'alguns transports i de trens en determinats recorreguts.

D'altra banda, en el cas d'accident o d'incident amb risc d'afecció al sòl o a les aigües per abocament de substàncies contaminants, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, com a titular dels terrenys afectats, està obligat a comunicar a les Administracions Públiques competents el fet i a actuar d'acord amb els seus requeriments i amb la legislació vigent en matèria de sòls contaminats, i pot adoptar les mesures necessàries pel que fa a la restricció del trànsit de trens. Les EE.FF. estan obligades a col·laborar amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries en la mesura que els correspongui (bé com a causants de l'accident i/o bé com a transportistes de la substància contaminant) per al restabliment de la situació inicial.

En aquests casos, és aplicable el procediment d'actuació davant d'emergències que afecten el medi ambient i requereix una actuació coordinada mitjançant un únic interlocutor i gestor en aquestes emergències entre les diferents direccions d'ADIF i ADIF AV implicades o els serveis d'intervenció en emergències. Aquest procediment estableix els criteris generals d'actuació davant d'emergències que afecten directament o indirectament el medi ambient com a conseqüència de vessaments de substàncies susceptibles de produir una emergència ambiental, en totes les fases: recepció de l'emergència, avís, alarma, seguiment, coordinació amb l'ajuda externa i tornada a la normalitat,

independentment de l'origen del succés. Els accidents o els incidents que originin una emergència ambiental s'han de comunicar a l'òrgan corporatiu de medi ambient per posar en marxa els procediments interns que minimitzin el risc, així com per valorar el succés. D'aquesta manera, s'ha de fer una gestió integral de les emergències ambientals des de la fase d'alarma, incloent-hi la gestió de la descontaminació del sòl afectat fins a l'obtenció, si és el cas, del pronunciament administratiu de la comunitat autònoma corresponent que certifiqui el final de la descontaminació.

Igualment, hi ha un procediment d'actuació davant d'incidències ambientals menors per a aquelles incidències ambientals que poden ser controlades amb mitjans propis per un nombre reduït de persones, amb l'aplicació de mesures correctores senzilles, sense necessitat d'activar el Pla d'Actuació davant d'Emergències d'ADIF i ADIF AV.

Pel que fa a la contaminació acústica, la legislació bàsica estatal emana de la Directiva 2002/49/CE d'avaluació i de gestió del soroll ambiental, les previsions bàsiques de la qual es van incorporar a la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll. Aquesta Llei i el Reial decret que la desenvolupa parcialment, 1513/2005, de 16 de desembre, exigeixen l'elaboració de Mapes Estratègics de Soroll i els seus Plans d'Acció corresponents per als grans eixos ferroviaris, entenent com a tals els trams ferroviaris que superin les 30.000 circulacions/any.

Posteriorment, el Reial decret 1367/2007, de 19 d'octubre, va completar el desplegament de la Llei esmentada, establint els mètodes i els índexs per a l'avaluació del soroll ambiental, els objectius de qualitat acústica per als diferents usos del sòl i els valors límit d'emissió per a les noves infraestructures.

Finalment, el Ministeri de Transports Mobilitat i Agenda Urbana va aprovar definitivament, al gener de 2022, els "Mapes estratègics de soroll dels Grans Eixos Ferroviaris Fase III" (BOE núm. 64 de 16 de març de 2022).

D'altra banda, l'Agència Ferroviària de la Unió Europea (EUAR) estableix les Especificacions Tècniques d'Interoperabilitat, que són els requisits que ha de complir cada subsistema ferroviari per permetre'n la incorporació a la xarxa europea interoperable; entre aquestes Especificacions Tècniques hi ha la del Soroll, que estableix, entre altres, els valors límits de soroll per a unitats estacionades i la seva posada en marxa, el soroll de pas i el soroll en cabina.

2.4.3. TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

El transport de mercaderies perilloses a la Xarxa titularitat de l'Administrador d'infraestructures es realitza d'acord amb les prescripcions del Reglament relatiu al Transport de Mercaderies Perilloses per Ferrocarril, RID, vigent en cada moment, així com el Reial decret 412/2001, de 20 d'abril, a l'article 4 del qual es recullen les normes generals de circulació.

Les principals restriccions de trànsit previstes són les següents:

- Els trens que transportin mercaderies perilloses han de fer servir necessàriament, quan n'hi hagi, les línies que circumval·lin les poblacions, excepte quan hagin de fer operacions de càrrega i descàrrega en aquestes poblacions.
- No es poden planificar, en general, estacionaments a estacions de nuclis habitatats.
- No es podran programar, en general, parades a túnels de més de 100 metres de longitud.

En el cas d'anomalia, l'administrador d'infraestructures pot adoptar les mesures oportunes de circulació o d'estacionament dels trens.

La circulació de mercaderies perilloses en alguns trams requereix que l'administrador d'infraestructures avalui específicament els riscos associats a aquest tipus de transport i al compliment de la normativa aplicable en aquesta matèria:

Si hi ha algun tram amb restriccions, es publicarà a l'Informe de Circulació de les Línies (ICL) de l'Horari dels trens.

En relació amb les instal·lacions de Serveis, a les Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei, disponibles a l'aplicació PISERVI que s'incorpora com a annex a aquesta DR, s'indica si la instal·lació permet l'emmagatzematge, l'estacionament o la manipulació de mercaderies perilloses.

La normativa general que afecta aquest tipus de transport es pot consultar al lloc web:

<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. RESTRICCIONS A TÚNELS

Les restriccions de circulació en túnels poden venir donades per diversos motius de diferent naturalesa, destaquen entre d'altres els següents:

- Mercaderies Perilloses.
- Transport de caixes mòbils, caixes amovibles, semiremolcs i contenidors.
- Detectors de caiguda d'objectes.
- Circulació de trens en túnels de longitud > 5 km.

Als túnels amb una longitud igual o superior a 20.000 metres, per remolcar trens de mercaderies i mercaderies perilloses, les locomotores han de disposar d'un equipament similar al del material rodant de passatgers de categoria B, pel fet que tinguin la capacitat de circulació del tren permetent que aquest circuli fins a un Punt d'Evacuació i Rescat, a més aniran equipades amb un dispositiu d'autorescat per al maquinista i les altres persones a bord.

Per a aquests casos i altres que puguin imposar alguna restricció de circulació als túnels, l'Administrador d'infraestructures publica la normativa corresponent que regula les restriccions aplicables en cada cas a la Informació de Circulació de les Línies, ICL, que es troba disponible per a l'EE. FF. al Registre General de Documents Reglamentaris, RGD.

2.4.5. RESTRICCIONS A PONTES/VIADUCTES

Les restriccions de circulació en ponts i viaductes normalment estan relacionades amb les categories de les línies en funció de la massa màxima admissible per eix i metre lineal.

Per a aquests casos i altres que puguin imposar alguna restricció de circulació als túnels, l'Administrador d'infraestructures publica la normativa corresponent que regula les restriccions aplicables en cada cas a la Informació de Circulació de les Línies, ICL, que es troba disponible per a l'EE. FF. al Registre General de Documents Reglamentaris, RGD. Vegeu el punt 2.3.5 Límit de Càrrega.



2.5. Disponibilitat de la Infraestructura

Els períodes efectius d'obertura i de tancament de les estacions es poden consultar a l'anomenat Document de Tren en els casos en què se'n determini l'aplicació.

Tot i que la tendència generalitzada és que les principals línies de la Xarxa titularitat d'Adif es trobin telecomandades mitjançant CTC, encara hi ha alguns trams que no es mantenen oberts al trànsit durant tot el dia i també estacions en servei intermitent AC.

Així mateix, l'administrador d'infraestructures ferroviàries té encomanada una tasca contínua de conservació i inversió en les línies de les quals és titular, ja sigui mitjançant tasques de manteniment de les infraestructures en servei o bé duent a terme obres de millora i d'ampliació de la seva xarxa.

La realització d'aquests treballs pot comportar restriccions inevitables en el trànsit. Quan el trànsit ferroviari es vegi irremeiablement afectat per aquestes obres, l'Administrador d'infraestructures ha de procurar produir les menors pertorbacions possibles i promoure millores a la infraestructura que redundin en un millor servei per part de l'Administrador d'infraestructures. Vegeu l'apartat 4.3 Assignació de Capacitat per a Manteniment, Renovació i Millores a la Xarxa Titularitat de l'Administrador d'infraestructures, al capítol 4 d'aquest document.

De conformitat amb el que especifica la Decisió Delegada (UE) 2017/2075 de la Comissió, de 4 de setembre de 2017, per la qual se substitueix l'Annex VII de la Directiva 2012/34/UE, de Parlament Europeu i del Consell, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic, com a document annex a aquesta Declaració sobre la Xarxa s'inclou el catàleg amb les restriccions de capacitat a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, disponible a:

<https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red> aquest document s'actualitza periòdicament amb la informació de les sessions TOC, que són les que defineixen i acorden la programació d'actuacions i d'obres a la infraestructura.

2.6. Desenvolupament de la Infraestructura

El Ministeri de Transports, Habitatge i Agenda Urbana, mitjançant l'Ordre TMA/1338/2022, de 23 de desembre, ha aprovat l'Estratègia Indicativa del desenvolupament, El Ministeri de Transports, Habitatge i Agenda Urbana, mitjançant l'Ordre TMA/1338/2022, de 23 de desembre, ha aprovat l'Estratègia Indicativa del desenvolupament,

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

Un cop publicada l'Estratègia indicativa, els administradors generals d'infraestructures, essencialment ADIF i ADIF-Alta Velocidad, seran els encarregats d'implementar-la a través dels programes d'activitat.

2.6.1. ACTUACIONS PREVISTES

Relació de les actuacions més significatives en execució i redacció de projecte en la data d'aprovació de la declaració sobre la xarxa:

* Corredor Mediterrani: Castellbisbal-Vilaseca.

Any 2024: Obres en curs/ Expedient de Posada en Servei (Castellbisbal-Martorell)

Any 2025: Obres en curs

* Corredor Mediterrani: València Font Sant Lluís-Almussafes

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Expedient de posada en servei

* Corredor Mediterrani: Estació de Font de Sant Lluís

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient PES / En servei

* Corredor Mediterrani: La Encina – Bif. Alacant. Tercer carril.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

* Electrificació Tram Alacant-Sant Isidre.

Any 2024: Licitació d'Obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

* Xàtiva – L'Alcúdia, Moixent Nus de La Encina muntatge de via i electrificació i instal·lacions de seguretat i de comunicacions, nova via d'ample ibèrica en via única..

Any 2024: Expedient posada en servei (ERTMS)

Any 2025: En servei

* Accés Ferroviari al Port de Sagunt.

Any 2024: Obres en curs / Expedient de Posada en Servei / En servei

* Nou accés ferroviari sud al port de Castelló.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

* Renovació de via. Trajecte: Xàtiva-Alcoi.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en Servei

* Nou accés ferroviari sud al port de Castelló. Muntatge de via, electrificació i CMS

Any 2024: Licitació de les obres

Any 2025: Licitació de les obres / Obres en curs

* Renovació integral de la línia al tram Bunyol-Utiel. Plataforma i via.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

* Renovació de via i catenària Silla Cullera. Línia Gandia-Silla.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Posada en servei

* Nou accés ferroviari des de l'AV de Llevant. Madrid – Castella-la Manxa – Comunitat Valenciana – Regió de Múrcia. Variant de Torrellano. Allà: Accés a l'aeroport d'Alacant. Fase I. Plataforma i Via

Any 2024: Redacció de projectes / Licitació

Any 2025: Licitació / Obra en curs.

* Contracte d'obres d'execució dels projectes de construcció de la restauració de les façanes i les cobertes de l'estació de València Nord; fase cobertes i naus laterals, fase marquesina històrica principal i fase façanes i fusteries

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

* Corredor Cantàbric Mediterrani. Línia: Saragossa – Terol – Sagunt. Adequació de via i infraestructures del tram Sagunt – Terol i actuacions singulars al tram Terol – Saragossa per al foment del trànsit de mercaderies.

Any 2024: Expedient de posada en servei

Any 2025: En servei

- * Corredor Cantàbric Mediterrani. Línia Saragossa – Terol – Sagunt.

Electrificació del tram Saragossa – Terol. Adaptació de gàlibs a túnels i passos superiors

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Corredor Cantàbric Mediterrani. Línia Saragossa – Terol – Sagunt. Electrificació del tram Saragossa – Terol. Línia aèria de contacte

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Corredor Cantàbric Mediterrani: Línia Saragossa – Terol – Sagunt. Electrificació del tram Terol – Sagunt. Línia aèria de contacte

Any 2024: Licitació de l'obra / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Corredor Cantàbric Mediterrani. Línia Saragossa – Terol – Sagunt. Electrificació del tram Saragossa – Terol. Construcció de subestacions.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

- * Corredor Cantàbric Mediterrani: Línia Saragossa – Terol – Sagunt. Electrificació del tram Terol – Sagunt. Construcció de subestacions

Any 2024: Redacció de projectes

Any 2025: Licitació Obres / Obres en curs

- * Xarxa arterial ferroviària de Valladolid Variant Est. Plataforma

Any 2024: Obres en curs / Expedient Posada en Servei (Fase I)

Any 2025: Expedient Posada en Servei (Fase I) / En servei (Fase I) / Obres en curs (Fase II)

- * Platja de mercaderies del complex ferroviari i la seva connexió amb la xarxa arterial ferroviària de Valladolid

Any 2024: Obres en curs / Expedient Posada en Servei Fase I

Any 2025: En servei

- * Projecte constructiu de la subestació de la variant ferroviària de Valladolid i rehabilitació de les subestacions de el Pinar de Antequera i Cabezón de Pisuerga

Any 2024: Obres en curs / Expedient Posada en Servei

Any 2025: Expedient de Posada en Servei / Obres en curs (Pinar de Antequera)

- * Obres del projecte de construcció de via i d'electrificació per a la Variant Este Ferroviaria de Valladolid

Any 2024: Obres en curs / Expedient Posada en Servei (Fase I)

Any 2025: Expedient Posada en Servei (Fase I) / En servei (Fase I) / Obres en curs (Fase II)

- * Projecte de construcció del nou complex ferroviari de Valladolid. Fase II

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs



- * Projecte i Obra de Construcció de la II.SS. del ferrocarril Variante Este ferroviaria i del nou complex ferroviari de Valladolid

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient Posada en Servei (Fase I) / En servei (Fase I) / Obres en curs (Fase II)

- * Supressió de bloqueig electrònic Torralba – Soria

Any 2024: Posada en servei

- * Duplicació de via entre Astillero i Orejo

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Soterrament de la línia d'ample mètric a Torrelavega (Cantàbria).Desviament provisional

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Soterrament de la línia d'ample mètric a Torrelavega (Cantàbria).

Any 2024: Licitació d'Obra

Any 2025: Obres en curs

- * Dotació de BAB Torrelavega – Santander – Nova Muntanya i Maliaño – Astillero.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Normalització i bloquejos i nous enclavaments al tram Torrelavega – Cabezón de la Sal.

Any 2024: Obres en curs / finalització d'obra

Any 2025: En servei

- * Projecte de construcció del bypass de mercaderies entre les línies d'ample mètric: Santander – Oviedo i Santander – Bilbao, Santander (Cantàbria)

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte / Licitació d'obres

- * Línia 780: Santander – Bilbao – La Concordia. Electrificació del tram: Karrantza Aranguren

Any 2024: En servei

- * Línia 700: Intermodal Abando Ind. Prieto-Casetas. Adaptació de l'estació d'Orduña per a trens de 750 metres

Any 2024: En servei

- * Línia 160: Palència Santander. Duplicació de via Torrelavega Santander (1a fase de Muriedas a Santander) i altres actuacions entre Guarnizo i Muriedas

Any 2024: En servei

- * Línia 160: Palència Santander. Duplicació de via Torrelavega Santander (fase de Renedo a Guarnizo i altres actuacions)

Any 2024: Obres en curs.

Any 2025: Obres en curs

- * Línia 770: Santander-Oviedo. Projecte constructiu per a la normalització i la modernització de bloquejos i nous enclavaments entre Cabezón de la Sal i Torrelavega Centro

Any 2024: Obres en curs.

Any 2025: Obres en curs / En servei

- * Estació d'Atocha. Reconfiguració de vies a Rodalies.

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Estació de Chamartín. Remodelació d'andanes d'ample ibèric.

Any 2024: Obres en curs.

Any 2025: Obres en curs

- * Increment de capacitat del tram: Nudo Pinar de las Rozas – Estació de Las Matas.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Ampliació de la xarxa de Rodalies de Madrid fins a Soto del Real.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Implantació del sistema de protecció del tren ERTMS N2. Rodalies de Madrid Tram: Aranjuez – Villalba.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Fase de proves

- * Remodelació de la terminal ferroviària de mercaderies de Madrid – Vicálvaro

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Electrificació Illescas – Talayuela.

Any 2024: Tramitació Ambiental / Redacció de Projectes

Any 2025: Redacció de Projectes

- * Línia Sevilla – Huelva. Ampliació de la longitud útil de via a 750 m de apartador de Salteras. infraestructura, via i electrificació.

Any 2024: Licitació d'obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

- * Línia Sevilla – Huelva. Ampliació de la longitud útil de via a 750 m de l'apartador de Salteras. Senyalització i comunicacions

Any 2024: Licitació d'obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

- * Línia Sevilla – Huelva. Projecte de construcció d'ampliació a 750 m de les vies d'apartador de l'estació d'Escacena

Any 2024: Licitació d'obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Línia Bobadilla – Algesires. Execució de les obres d'ampliació de longitud útil a 750 m. dels apartadors de Campillos i Setenil al tram Bobadilla – Ronda

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres finalitzades i en servei



- * Línia Bobadilla – Algesires. Electrificació del tram Bobadilla-Ronda

Any 2024: Tramitació Ambiental / Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

- * Línia Bobadilla – Algesires. Instal·lacions de senyalització i de telecomunicacions per a la supressió del bloqueig telefònic a la línia Bobadilla – Ronda

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Línia Bobadilla – Algesires. Actuació integral a platja de vies i andanes de Jimena de la Frontera i reposició de passos superiors per gàlils per a electrificació futura

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres acabades

- * Remodelació estació Puertollano. Instal·lacions de Seguretat

Any 2024: Obres en curs / Posada en servei

Any 2025: En servei

- * Línia Mèrida – Puertollano. Electrificació

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Licitació d'obres / Obres en curs

- * II.SS. per adaptació del BAB Herrera de la Mancha – Manzanares

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Línia Mèrida – Puertollano. Execució de les obres de renovació de via a la línia Ciudad Real – Badajoz. Tram: Brazatortas – Guadalmez.

Any 2024: Finalització d'obres

Any 2025: En servei

- * Línia Zafra – Huelva/ Mèrida – Los Rosales. Supressió de bloqueig telefònic Zafra – Los Rosales

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs/Obres finalitzades

- * Línia Zafra – Huelva/ Mèrida – Los Rosales. Execució de les obres del projecte constructiu per a la supressió de bloqueig telefònic entre Zafra – Huelva Mercaderies i Zafra – Llano de la Granja

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Línia Zafra – Huelva. Execució de les obres del projecte de renovació integral d'infraestructura i via. Tram: Calañas – Peguerillas

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Finalització d'obres / En servei

- * Línia Zafra – Huelva. Renovació integral d'infraestructura i via. Tram: Jabugo-96+430.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Finalització d'obres / En servei

- * Línia Bobadilla – Algesires. Execució de les obres del projecte constructiu control, comandament i senyalització afeccions estació de Jimena de la Frontera

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Finalització d'obres / En servei

- * Nou Accés ferroviari al port de Sevilla

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Accés ferroviari al port de Bajos de la Cabeza (Cadis)

Any 2024: Expedient de posada en servei / En servei

- * Branc connexió Águilas (Múrcia-Almeria).

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Accés a la Nova Terminal de l'Aeroport de Barcelona. Rodalies de Barcelona. Fase II

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Expedient de posada en servei / En servei

Integració del ferrocarril convencional a Montcada i Reixac i Barri de Vallbona.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Variant Vallbona i Bifurcació Aigües, Mesures correctores hidrogeològiques LAV Barcelona – Figueras (Barcelona)

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Remodelació estació Montcada Bifurcació (Barcelona)

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Integració del ferrocarril convencional a Sant Feliu de Llobregat.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Connexió en ample estàndard al Corredor Mediterrani de la plataforma logística de la Llagosta (Barcelona). Plataforma, via, electrificació i CMS

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei / En servei

- * Duplicació de via de la Línia R3 entre Parets Vallès i la Garriga.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Renovació de la infraestructura ferroviària del Carrer 4 del Polígon de la Zona Franca de Barcelona.

Any 2024: Obres en curs / Posada en servei

Any 2025: En servei

- * Adaptació de l'estació de Can Tunis, plataforma, via i electrificació.

Any 2024: Obres en curs / Expedient de posada en servei

Any 2025: En servei

- * Implantació del sistema de protecció del tren ERTMS N2. Rodalies de Barcelona. Tram: Manresa – Barcelona – San Vicent de Calders

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Fase de proves

- * Implantació del sistema de protecció del tren ERTMS N2. Rodalies de Barcelona. Tram: L'Hospitalet – Port Aventura

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Implantació del sistema de protecció del tren ERTMS N2. Rodalies de Barcelona Tram: Bifurcació Mollet – Can Tunis

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Fase de proves

- * Implantació del sistema de protecció del tren ERTMS N2. Rodalies de Barcelona Tram: L'Hospitalet – Mataró

Any 2024: Expedient de posada en servei / En servei

- * Integració de l'Estación de Pla de Vilanova a l'enclavament de Lleida Pirineus i instal·lació de BLAU entre Bell-lloc y Lleida Pirineus

Any 2024: Obres en curs / Expedient de posada en servei / En servei

- * Obres d'execució del projecte constructiu de millora de la línia Osca – Canfranc. Línia bifurcació Canfranc – Canfranc (L-204). Tram: Plasencia del Monte – Ayerbe

Any 2024: Expedient de posada en servei

Any 2025: En servei

- * Obres d'execució del projecte constructiu de millora de la línia Osca – Canfranc. Línia bifurcació Canfranc – Canfranc (L-204). Tram: Ayerbe v Caldearenas.

Any 2024: Obres en curs / Expedient de posada en servei

Any 2025: En servei

- * Obres d'execució del projecte constructiu de millora de la línia Osca – Canfranc. Línia bifurcació Canfranc – Canfranc (L-204). Tram: Jaca – Canfranc

Any 2024: Obres en curs / Expedient de posada en servei

Any 2025: En servei

- * Redacció de projecte constructiu i execució de les obres d'instal·lació del bloqueig automàtic banalitzat al tram Ariza – Calatayud. Línia Madrid – Barcelona

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

- * Redacció de projecte constructiu i execució de les obres de senyalització del tram Grañén – Monzón Río Cinca

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Execució de les obres del projecte constructiu per a la dotació de BAU i solució de les afeccions per electrificació a 25 kVAC de la línia Saragossa – Terol – Sagunt. Tram Monreal – Sagunt.

Any 2024: Obres en curs / En servei

Any 2025: En servei

- * Execució de les obres del projecte constructiu per a la dotació de BAU i solució de les afeccions per electrificació a 25 kVAC de la línia Saragossa – Terol – Sagunt. Tram Bifurcació Terol– Caminreal

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Redacció de projecte constructiu i execució de les obres d'instal·lació de bloqueig automàtic banalitzat (B.A.B.) al tram Figueres – Portbou

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Projecte constructiu de centralització de bloquejos Reus – Mora la Nova.

Any 2024: En servei

Any 2025: En servei

- * Redacció de projecte constructiu i execució de les obres d'instal·lació de nou enclavament electrònic i substitució de circuits de via a l'estació de Montcada Bifurcació

Any 2024: En servei / Expedient de posada en servei

Any 2025: En servei (enclavament)

- * Execució de les obres del projecte d'instal·lació d'un enclavament electrònic a Caldes de Malavella amb control de trànsit centralitzat (CTC) i del bloqueig automàtic banalitzat amb les estacions col·laterals. Línia Barcelona a Portbou

Any 2024: Obres en curs / En servei

Any 2025: En servei

- * Projecte renovació integral de la línia aèria de contacte Figueres – Portbou a la línia Barcelona – França. Tram: Figueres – Portbou (Girona)

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Execució de les obres del projecte constructiu de la nova subestació elèctrica de tracció de Portbou

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: En servei / Expedient de posada en servei

- * Execució de la prolongació de la via 2 a la capçalera sud de l'estació de Vic.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Reordenació de l'Estació Granollers Centre.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Remodelació de l'Estació de Castelldefels

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient de posada en servei

- * Renovació i electrificació de l'eix Ourense – Monforte – Lugo.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / En servei

- * Renovació i adequació d'instal·lacions de seguretat i obres d'ampliació de la via d'apartador i de l'estació d'As Gándaras. Tram Redondela – Guillarei – Tui.

Any 2024: En servei

- * Renovació i electrificació de l'eix Ourense – Vigo.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Subestacions de l'eix Ourense – Vigo

Any 2024: Fase d'Estudi / Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

- * Renovació i electrificació de l'eix Ourense-Vigo. Tram Guillarei-Vigo Guix

Any 2024: Licitació de l'obra / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Renovació i electrificació de l'eix Ourense – Vigo. Tram Ourense – Guillarei

Any 2024: Redacció de Projectes

Any 2025: Redacció de Projectes / Licitació de les obres

- * Projecte, construcció i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R León – La Robla

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Plasència – Casar de Cáceres

Any 2024: Obres en curs / Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Aranjuez – Atocha – Chamartín – Villalba

Any 2024: Obra en curs / Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Bobadilla – Ronda

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R L'Hospitalet – Port Aventura / Manresa – Sants – Vilanova – Sant Vicenç de Calders

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: En servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Torralba – Soria

Any 2024: Obres en curs / Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Burgos – Aranda de Duero

Any 2024: Obres en curs / Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Zafra – Los Rosales

Any 2024: Obres en curs / Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Zafra – Huelva

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Zafra – Llano de la Granja

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Manresa – Lleida

Any 2024: Obres en curs / En servei.

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Bif. Utrera – Fuente de Piedra

Any 2024: Obres en curs / En servei.

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Ávila – Salamanca

Any 2024: Obres en curs / En servei

- * Projecte, construcció i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Brazatortas – Almorchón – Villanueva de la Serena

Any 2024: En servei

Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Cotos Cercedilla

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / En servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Xàtiva – Alcoi

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / En servei.

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Línies d'ample mètric (RAM)

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / En servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Móstoles – Atocha - Humanes

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Mollet – Castellbisbal – Can Tunis

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Projecte, construcció i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Chamartín – Aeropuerto T4

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei

- * Projecte, construcció i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Granollers – Maçanet-Massanes

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació de les obres

Any 2025: Licitació de les obres / Obres en curs

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Mataró – Maçanet-Massanes

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació de les obres

Any 2025: Licitació de les obres / Obres en curs

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Moncada Bif. – Sant Quirze de Besora

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació de les obres

Any 2025: Licitació de les obres / Obres en curs

- * Projecte, construcció i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Osca – Canfranc

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Projecte, construcció i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Atocha – Príncipe Pio – Pinar

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació de les obres

Any 2025: Obres en curs

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Villalba – El Escorial/Cercedilla

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació de les obres

Any 2025: Obres en curs

- * Projecte, construcció i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Atocha – Guadalajara

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació de les obres

Any 2025: Obres en curs

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Colmenar Viejo / Alcobendas – Chamartín

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació de les obres

Any 2025: Obres en curs

- * Projecte, obra i manteniment del sistema de comunicacions mòbils GSM-R Villaverde Alto – Parla

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació de les obres

Any 2025: Obres en curs

- * Execució del projecte d'obres de renovació d'infraestructura de comunicacions a l'àmbit Sud

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Execució del projecte d'obres de renovació d'infraestructura de comunicacions a l'àmbit Est

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Execució del projecte d'obres de renovació d'infraestructura de comunicacions a l'àmbit Nord-oest

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Execució del projecte d'obres de renovació d'infraestructura de comunicacions a l'àmbit Nord-est.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Execució del projecte d'obres de renovació d'infraestructura de comunicacions a l'àmbit Nord.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Execució de les obres del projecte constructiu de les instal·lacions de telecomunicacions fixes i sistemes de protecció i de seguretat del tram Bifurcació Galícia – Bifurcació Pajares, i de l'estesa de cables de fibra òptica entre Bifurcació Pajares i Pola de Lena, pel túnel oest de la Variant de Pajares

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: En servei

- * Projecte de construcció del túnel de penetració del ferrocarril a Gijón. Ampliació fins a Cabueñes. Obra civil

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

- * Projecte de construcció de la nova estació intermodal de Gijón

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

- * Soterrament del FFCC de Langreo. Xarxa d'Ample Mètric a Astúries

Any 2024: Obres en curs /En servei

- * Renovació de via Colloto – Infiesto (Astúries). Xarxa d'Ample Mètric a Astúries

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: En servei

- * Normalització i modernització de bloquejos línia 770 Oviedo - Santander. Tram: Oviedo - Infiesto

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs /En servei

- * Renovació de via Gijón – Laviana. Xarxa d'Ample Mètric a Astúries

Any 2024: En servei

- * Normalització i modernització de bloquejos al tram Gijón – El Berrón

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Renovació integral dels túnels del Padrón i Villabona I i II. Via en placa.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Duplicació de via La Carrera – Pola de Siero.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Afeccions CMS entre La Carrera i Pola de Siero. Línia 770 Santander – Oviedo

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Supressió del bloqueig telefònic Ferrol – Ortigueira. Xarxa d'Ample Mètric a Galícia

Any 2024: En servei

- * Renovació Pola de Lena – Oviedo

Any 2024: Licitació d'obra

Any 2025: Obres en curs

- * Afeccions a les instal·lacions de seguretat al tram Pola de Lena – Oviedo

Any 2024: Redacció de projecte

Any 2025: Obres en curs

- * Nous enclavaments Serín i Veriña

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: En servei

- * Supressió de bloqueig telefònic León – Guardo

Any 2024: En servei

- * Dotació de BAU tram Infiesto – Cabezón de la Sal

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: En servei

- * Normalització i modernització de bloquejos Pravia – Gijón

Any 2024: Obres en curs /En servei

- * Accessibilitat a l'estació de Villabona (Astúries)

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs /En servei

- * Normalització i modernització de bloquejos al tram Trubia – Oviedo

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs /En servei

- * Normalització i modernització de bloquejos al tram Cudillero – Pravia

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Normalització i modernització de bloquejos al tram Trubia – Collanzo

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs /En servei

- * Supressió de bloqueig telefònic entre Ribadeo i Cudillero

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs /En servei

- * Redacció de projecte constructiu i execució de les obres per a l'eliminació del BT del tram Ortigueira – Vegadeo (Xarxa d'Ample Mètric Galícia)

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: En servei

- * Modificació dels escapaments de la Línia C5 de Rodalies de Madrid

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Renovació de la senyalització i nova configuració d'escapaments a la Línia C5 de Rodalies de Madrid

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Remodelació de l'estació de Móstoles – El Soto i instal·lacions annexes, via, electrificació i urbanització

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

- * Obra Civil per a Actualització dels túnels de la Subdirección de Operaciones Centro en la Línea C5 de Cercanías de Madrid.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Instal·lacions de protecció civil i seguretat per a l'actualització dels túnels de la Subdirección de Operaciones Centro y Noreste. Línia C5 de Cercanías de Madrid

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Prolongació d'andanes i millora de les condicions d'accessibilitat, d'evacuació i de ventilació en cas d'incendi a l'estació subterrània de rodalies de las Águilas

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Prolongació d'andanes i millora de les condicions d'accessibilitat, d'evacuació i de ventilació en cas d'incendi a l'estació subterrània de rodalies de Maestra Justa Freire Polideportivo Aluche

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Prolongació d'andanes i millora de les condicions d'accessibilitat, d'evacuació i de ventilació en cas d'incendi a l'estació subterrània de rodalies de Laguna

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Nou vestíbul en superfície, Prolongació d'andanes i millora de les condicions d'accessibilitat, de ventilació, d'evacuació que inclourà les actuacions que calguin per assolir un estat final de l'estació en què es garanteixi la seguretat. Projecte de construcció d'actuacions per a remodelació de l'estació subterrània de rodalies d'Aluche.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Condicions d'evacuació i de ventilació en cas d'incendi a l'estació subterrània de rodalies de Embajadores fase I – Madrid

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Prolongació d'andanes i millora de les condicions de ventilació i d'evacuació en cas d'incendi a l'estació subterrània de rodalies de Embajadores fase II – Madrid

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Millora de les condicions d'accessibilitat, d'evacuació i de ventilació en cas d'incendi a l'estació subterrània de rodalies de Doce de Octubre

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Millora de les condicions d'accessibilitat, d'evacuació i de ventilació en cas d'incendi a l'estació subterrània de rodalies de Puente Alcocer

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Remodelació de l'Estació de Cuatro Vientos

Any 2024: Redacció projecte.

Any 2025: Licitació obres.

- * Remodelació de l'Estació de San José de Valderas

Any 2024: Redacció projecte.

Any 2025: Licitació obres.

- * Remodelació de l'Estació d'Alcorcón

Any 2024: Redacció projecte.

Any 2025: Licitació obres.

- * Remodelació de l'Estació de Retamas

Any 2024: Redacció projecte.

Any 2025: Licitació obres.

- * Nova estació de Parla Norte a la Línia C4 de rodalies de Madrid.

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Nova estació de Tres Cantos Nord a la Línia C4b de rodalies de Madrid

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

- * Nova estació de Getafe Industrial a la Línia C3 de rodalies de Madrid.

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

- * Nova estació de La Tenerife (Pinto) a la Línia C3 de rodalies de Madrid.

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

- * Projecte de construcció del soterrament de les línies R-2 i R-4 a L'Hospitalet de Llobregat

Any 2025: (Redacció de Projecte

- * Nous accessos Sud, ferroviari i viari, al port de Barcelona

Any 2024: Licitació d'obres

Any 2025: Obres en curs

Per consultar el conjunt d'actuacions en curs de definició visiteu el següent enllaç:

<https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/estudios-de-planificacion>



2.6.2. ACTUALITZACIÓ D'ACTIUS DE LA RFIG TITULARITAT D'ADIF

Des de la publicació de l'anterior edició de la Declaració sobre la Xarxa, les novetats més importants en la modernització de la Xarxa titularitat d'Adif han estat les següents::

MODIFICACIONS EN SISTEMES DE SEGURETAT EN LA CIRCULACIÓ I LA GESTIÓ DE TRÀNSIT

- * Línia 200, Madrid Chamartín Clara Campoamor - Barcelona Estació de França, substitució del bloqueig d'alliberament automàtic de via única (BLAU) amb control de trànsit centralitzat (CTC) per bloqueig automàtic en via única (BAU) amb control de trànsit centralitzat (CTC) entre Valls i Salomó (13,747 km).
- * Línia 202, Torralba – Soria, supressió del bloqueig telefònic (BT), i posada en servei a tota la línia del bloqueig d'alliberament automàtic de via única (BLAU) en els seus 92,704 km.
- * Línia 240, S. Vicenç de Calders – L'Hospitalet de Llobregat, augment de la banalització de vies en 3,609 km i recuperació del tram de via doble entre Martorell Central i Castellbisbal, després de les obres per a l'adaptació del túnel de Castellbisbal a les especificacions de l'amplada estàndard. D'aquesta manera, el túnel es reobre i queda operatiu per al trànsit de viatgers i mercaderies, disposant en aquest trajecte de tres vies per a la circulació: les dues que transcorren per l'esmentat túnel de Castellbisbal i la del ramal paral·lel en via única de Costablanca posat en servei el 2022, que incloïa la recuperació d'un antic túnel anterior al de Castellbisbal.
- * Línia 270, Cerbere - Bif. Aragó, augment del control de tràfic centralitzat (CTC) i la banalització de vies en 26,595 km, entre Maçanet-Massanes i Girona Mercaderies.
- * Línia 300, Madrid Chamartín Clara Campoamor - València Estació del Nord, augment de la banalització de vies en 19,803 km entre S. Cristobal Industrial i Aranjuez
- * Línia 344, Gandia – Silla, queda banalitzat el trajecte Silla – Cullera (9,741 km), i queda així amb bloqueig automàtic en via doble banalitzada amb control de trànsit centralitzat (BAB amb CTC).
- * Línia 348, Ford – Silla, queda dotada de sistema de comunicació Tren-Terra entre Silla i el km 3,012 Límit Adif-Ford (3,012 km)
- * Posada en servei del sistema ERTMS de Nivell 1 a:
 - Línia 400, Alcázar de San Juan – Cádiz, entre Sevilla Santa Justa i Cádiz (152,961 km)
 - Línia 406, Las Aletas – Universidad de Cádiz (Apd), (2,434 km)
 - Línia 444, Bif. Tamarguillo – La Salud, (1,039 km)
 - Línia 456, La Salut Agulla km 6,2 – La Salut Aguja km 10,2, (0,764 km)
- * Línia 790, Aranguren - L'Asunción Universidad (Lleó), substitució del bloqueig telefònic de via única entre La Asunción Universidad i Cistierna (69,767 km), per bloqueig automàtic en via única amb control de trànsit centralitzat (BAU amb CTC). Substitució del bloqueig telefònic de via única (BAU), per bloqueig d'alliberament automàtic de via única amb control de trànsit centralitzat (BLAU amb CTC) entre Cistierna i Guardo (43,350 km).
- * Línia 792, Matallana - La Robla, substitució del bloqueig automàtic en via única (BAU) sense control de trànsit centralitzat (CTC) per bloqueig d'alliberament automàtic de via única (BLAU) amb control de trànsit centralitzat (CTC) (10,867 km)
- * Línia 930, Madrid Atocha Cercanías - San Fernando de Henares, augment de la banalització de vies en 4,229 km entre Vallecas Industrial i Vicálvaro.

TRAMS PROVISIONALMENT SENSE SERVEI

- * Línia 116, Los Cotos – Cercedilla. Des del 6 de maig de 2024 i durant un termini estimat de dotze mesos, ha quedat tancada aquesta línia per emprendre obres de renovació integral: renovació de catenària, carril, travesses i balast, regruix de murs, tractament de trinxeres, millores en passos a nivell i de creus entre andanes, així com millores a la infraestructura del túnel de Navacerrada. A més, se suprimirà la circulació amb bloqueig telefònic i s'escometran actuacions en diversos baixadors, recuperant el de Camorritos per al servei comercial

NOUS TRAMS POSATS EN SERVEI

- * Línia 468, Bif. Las Maravillas – Antequera AV (12,700 km), amb via única no electrificada, dotada de bloqueig automàtic amb control de trànsit centralitzat (BAU amb CTC), Asfa i sistema de comunicació Tren Terra.

TRAMS MODIFICATS

- * Línia 114, Complejo Ferroviario de Mercancías de Valladolid – Bif. Canal del Duero (7,988 km), augmenta la seva longitud en 1,900 km en estendre's des de Valladolid Fuente Amarga km 192,7 fins al Complejo Ferroviario de Mercancías de Valladolid. Tota la línia és de via única electrificada en ample mixt i dotada de bloqueig d'alliberament automàtic amb control de trànsit centralitzat (BLAU amb CTC).

TRAMS EXCLOSOS DEL CATÀLEG DE LÍNIES DE LA RFIG (ANNEXOS F I H) PER NO HAVER-N'HI D'ALTRES EN EXPLOTACIÓ





3

CONDICIONS D'ACCÉS

- 3.1. Introducció
- 3.2. Requisits generals d'accés
- 3.3. Acords contractuals
- 3.4. Requisits d'accés específics

ÍNDEX

3.2.1. REQUISITS PER A LA SOL·LICITUD D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA I DE CAPACITAT EN INSTAL·LACIONS DE SERVEI	72
3.2.2. CONDICIONS D'ACCÉS A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA	74
3.2.3. L·LICÈNCIES I HABILITACIONS	75
3.2.4. CERTIFICAT DE SEGURETAT ÚNIC	75
3.2.5. RESPONSABILITAT CIVIL I ASSEGURANCES	76
3.2.6. PLA D'ASSISTÈNCIA A VÍCTIMES D'ACCIDENTS FERROVIARIS	76
3.3.1. ACORDS MARC	77
3.3.2. CONTRACTES D'ACCÉS I CONTRACTES AMB EE.FF.	77
3.3.3. CONTRACTES D'ACCÉS I CONTRACTES AMB ELS SOL·LICITANTS NO EE.FF.	78
3.3.4. TERMES GENERALS I CONDICIONS	78
3.4.1. REQUISITS TÈCNICS DEL MATERIAL	78
3.4.2. REQUISITS DEL PERSONAL FERROVIARI	81
3.4.3. TRANSPORTS EXCEPCIONALS	82
3.4.4. TRANSPORTS DE MERCADERIES PERILLOSES	83
3.4.5. TRENS DE PROVES I ALTRES TRENS ESPECIALS	83

3.1. Introducció

En aquest capítol es descriuen els termes i les condicions relacionats amb l'accés a la infraestructura ferroviària gestionada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Aquests termes i les condicions també s'apliquen als trams dels corredors internacionals de transport de mercaderies per ferrocarril que travessen la infraestructura ferroviària gestionada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

3.2. Requisits Generals d'Accés

D'acord amb els articles 49 i 66 de la LSF, poden accedir a la RFIG gestionada per l'Administrador de Infraestructuras en les condicions que s'hi determinen, les EE.FF. amb Llicència i Certificat de Seguretat únic emès per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, de conformitat amb el que disposa l'article 21 del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries.

Són EE.FF. aquelles entitats titulars d'una llicència d'Empresa Ferroviària, l'activitat principal de la qual consisteix a prestar serveis de transport de viatgers o de mercaderies per ferrocarril en els termes establerts a la LSF. Les EE.FF. en tot cas, han d'aportar la tracció. Es consideren, així mateix, EE.FF. les que aportin exclusivament la tracció (Art. 48 de LSF i Art. 58, 1r i 2n RSF).

No necessitaran llicència d'empresa ferroviària, però sí certificat de seguretat, les entitats dedicades al manteniment i a la reparació d'infraestructura ferroviària o del material mòbil ferroviari sempre que es limitin al transport de material, d'equips o d'elements necessaris per al desenvolupament de la seva activitat, incloent-hi la realització de proves en via d'aquest material. Això no obstant, sí que estaran subjectes a l'aplicació de tota la normativa en matèria de seguretat i de circulació (Art. 49.1 de LSF).

Les EE.FF. i altres Candidats que vulguin operar a la Xarxa gestionada per l'Administrador d'infraestructures hauran d'estar inscrits al Registre Especial Ferroviari (Art. 61 de la LSF i Art. 129 del RSF), dependent de l'Agència Estatal de Seguridad Ferroviaria. Així mateix, hauran de disposar del corresponent Pla de Contingències, acordat amb aquest administrador d'infraestructures.

Les empreses ferroviàries que disposin de llicència, certificat de seguretat i capacitat adjudicada, abans de prestar serveis comercials, han de subscriure amb la Direcció de Seguretat i Autoprotecció de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias un Protocol de Coordinació en matèria d'autoprotecció i de seguretat, de conformitat amb el que indica el Reglament Delegat (UE) 2018/762 de la Comissió, de 8 de març de 2018, pel qual s'estableixen mètodes comuns de seguretat sobre els requisits del sistema de gestió de la seguretat, de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/798, del Parlament Europeu i del Consell, a l'annex II, Requisits del sistema de gestió de la seguretat relatius als administradors d'infraestructures, punt 5.5, Gestió de les situacions d'emergència, apartat 5.5.7, que estableix que:

L'organització ha de coordinar plans d'emergència amb totes les empreses ferroviàries que operin a les infraestructures de l'organització, amb els serveis d'emergència per facilitar una intervenció ràpida, i amb totes les parts que puguin estar involucrades en una situació d'emergència.

Conseqüentment, tota empresa ferroviària, amb llicència, certificat de seguretat i capacitat adjudicada, abans de prestar serveis comercials ha de subscriure amb la Direcció de Seguridad y Autoprotección del Administrador de infraestructuras, un Protocol de Coordinació en matèria d'autoprotecció i de seguretat.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries, d'acord amb el que es disposi reglamentàriament i amb la finalitat de protegir les seves legítimes expectatives en matèria d'ingressos i de la futura utilització de la infraestructura que gestionin, podran imposar requisits als candidats, sempre que aquests siguin adequats, transparents i no discriminatoris.

Aquests requisits s'especificaran a la declaració sobre la xarxa i es referiran exclusivament a la idoneïtat per presentar ofertes conformes per a l'obtenció de capacitat d'infraestructura i a l'aportació de garanties econòmiques, les quals no poden superar un màxim adequat, proporcional al nivell d'activitat que prevegi el candidat.

3.2.1. REQUISITS PER A LA SOL·LICITUD D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA I DE CAPACITAT EN INSTAL·LACIONS DE SERVEI

3.2.1.1. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA

En primer lloc, les EE.FF., per accedir a la RFIG gestionada per l'Administrador d'infraestructures, han de complir el que estableix la LSF i la seva normativa de desenvolupament.

Entre els requisits més importants a complir destaquen el fet de disposar de:

- Llicència d'empresa ferroviària.
- Certificat de seguretat únic.
- L'Adjudicació de la Capacitat d'Infraestructura necessària.
- Pla de Contingències.
- Protocol de coordinació en matèria d'autoprotecció i de seguretat subscrit amb la Direcció de Seguretat i Autoprotecció d'Adif

D'altra banda, tindran dret a presentar sol·licituds de capacitat d'infraestructura de conformitat amb el que estableix la Llei i el Reglament del Sector Ferroviari:

1. Les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que constitueixen aquestes empreses.
2. Així mateix, poden sol·licitar capacitat d'infraestructura en la forma i amb els requisits que reglamentàriament estableixin les Administracions Públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguin interès de servei públic en l'adquisició de capacitat, i els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i operadors de transport que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, tinguin interès comercial en l'adquisició de capacitat. En aquests supòsits, per a la utilització de la capacitat d'infraestructura cal que els candidats designin una empresa ferroviària i que comuniquin aquesta circumstància a l'administrador d'infraestructures (art. 34.2 de la LSF).



L'administrador d'infraestructures ferroviàries adjudicarà el dret d'ús de la capacitat d'infraestructura i, una vegada atribuït a un candidat, no es podrà cedir a una altra empresa. No es considera cessió la utilització de la capacitat per part d'una empresa ferroviària, que operi per compte d'un candidat adjudicatari de capacitat que no sigui empresa ferroviària. En tot cas, queda prohibit qualsevol negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada (art. 38 de LSF i art. 47 de l'RSF). La venda o la cessió d'accions o de participacions que impliquin un canvi de control sobre el candidat adjudicatari serà sotmès a l'autorització de l'administrador d'infraestructures ferroviàries per avaluar si constitueix un negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura ferroviària.

En tot cas, la capacitat d'infraestructura reservada tindrà el mateix règim que la capacitat d'infraestructura adjudicada, en els termes que estableix la Directiva 2012/34, la LSF i el Reglament d'Execució 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

El model de sol·licitud de Capacitat Nacional es troba disponible en format electrònic a l'enllaç corresponent a la DR que es publica al web de l'Administrador d'infraestructures, www.adif.es, consulteu l'Annex C.

Per a les sol·licituds internacionals de capacitat RNE, posa a disposició dels candidats l'eina Path Coordination System (PCS). En casos justificats, l'Administrador d'infraestructures admetrà la sol·licitud de capacitat internacional utilitzant el model inclòs a l'Annex C.

A més, i en tot cas, les EE.FF. estan obligades a presentar una còpia compulsada, art.27 de la Llei 39/2015 del Certificat de Seguretat corresponent del qual siguin titulars i pel qual s'acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits fixats a les especificacions tècniques que l'afecten, així com altres disposicions pertinents de la legislació comunitària i de les normes nacionals de seguretat, per tal de controlar els riscos i prestar serveis de transport a la xarxa de forma segura, així com tenir coneixement i complir la normativa de seguretat en la Circulació, particularment el Reglament de Circulació Ferroviària, RCF, i la resta de normativa en vigor que els afecti, consultar l'Annex D i estar al corrent dels pagaments derivats de les obligacions econòmiques concretes amb l'Administrador d'infraestructures i tenir vigents les pòlisses de l'assegurament de la responsabilitat civil.

3.2.1.2. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

La utilització de les instal·lacions de servei comporta la sol·licitud pertinent de capacitat per part de l'empresa ferroviària i altres candidats a l'administrador d'infraestructures, que l'assignarà d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris. Per a cada instal·lació de servei sol·licitada i prèviament a l'inici de la realització del servei, l'empresa ferroviària o altres candidats han de donar la conformitat a les condicions de la instal·lació per tal de preservar l'explotació ordenada, eficient i segura de les instal·lacions.

Amb aquesta finalitat, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias farà públics els criteris d'assignació de la capacitat i les condicions d'ús de les instal·lacions a la declaració sobre la xarxa (vegeu capítol 7) i les Fitxes Descriptives de les instal·lacions de servei, que es troben disponibles, com a annex a aquest document, a l'aplicació PISERVI.

Això no obstant, si per a la prestació del servei del transport ferroviari l'empresa ferroviària requereix, a més de l'ús de la instal·lació de servei, altres espais, equipaments o mitjans que l'administrador d'infraestructures ferroviàries pugui oferir, aquests es regularan mitjançant el contracte d'arrendament corresponent a un cost raonable i amb una durada equivalent al període d'adjudicació. (vegeu el capítol 7 i les Fitxes descriptives de les instal·lacions de servei, que es troben disponibles, com a annex a aquest document, a l'aplicació PISERVI).

3.2.2. CONDICIONS D'ACCÉS A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA D'ADIF

S'entén per transport ferroviari, a l'efecte de la LSF, el fet per empreses ferroviàries emprant vehicles adequats que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

El transport ferroviari és un servei d'interès general i essencial per a la comunitat i pot ser de viatgers i mercaderies. Aquest servei es prestarà en règim de lliure competència d'acord amb el que preveu la LSF.

De conformitat amb l'article 5 del RD 929/2020, seran aplicables a la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General el Reglament de Circulació Ferroviària aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que en matèria de seguretat aprovi el ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, així com les disposicions de desplegament del Reglament de Circulació Ferroviària previstes en aquest Reglament.

■ TRÀNSIT NACIONAL I INTERNACIONAL DE MERCADERIES

D'acord amb el que disposa la normativa espanyola i de la UE, el transport de mercaderies està liberalitzat. En conseqüència, qualsevol Candidat radicat a l'Estat Espanyol o a un altre Estat membre de la UE, proveït de la corresponent llicència d'empresa ferroviària o l'habilitació i el certificat de seguretat únic emès per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària de la Unió Europea, de conformitat amb el que disposa l'article 21 del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, pot sol·licitar a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries adjudicació de capacitat d'infraestructura per a la realització dels serveis de transport esmentats, seguint el procediment establert.

En el moment de l'adjudicació, les empreses ferroviàries que faran el transport hauran d'estar en possessió del Certificat de Seguretat únic necessari per poder circular per l'itinerari sol·licitat, amb el material rodant i el personal de conducció degudament habilitat, de conformitat amb el que disposa el Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre.

■ TRÀNSIT NACIONAL I INTERNACIONAL DE VIATGERS

L'aprovació pel Parlament Europeu i del Consell de la Directiva 2016/2370/UE, de 14 de desembre, que modifica la Directiva 2012/34/UE, pel que fa a l'obertura del mercat dels serveis nacionals de transport de viatgers per ferrocarril i la governança de les infraestructures ferroviàries va suposar obrir a la competència l'explotació dels serveis nacionals de transport ferroviari de viatgers.

De conformitat amb la disposició transitòria primera de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, apartat 1, l'obertura a la lliure competència del transport de viatgers per ferrocarril, prevista a l'apartat 2 de l'article 47 d'aquesta Llei, es va aplicar a partir del 1r de gener de 2019, a temps per a l'accés a la infraestructura a l'horari de servei que es va iniciar el 14 de desembre de 2020.

Aquest dret pot ser limitat en el cas que contractes de servei públic cobreixin el mateix itinerari o un altre d'alternatiu i es posi en perill l'equilibri econòmic d'aquests contractes. Correspon a l'organisme regulador determinar que l'equilibri econòmic d'un contracte de servei públic es pot veure en perill a causa del servei de transport de viatgers que pretengui explotar el candidat.

3.2.3. LLICÈNCIES I HABILITACIONS

L'òrgan encarregat d'atorgar les Llicències a les EE.FF. i les Habilitacions a altres Candidats diferents de les EE.FF. és l'Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de conformitat amb el que s'estipula a l'Art. 49 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Els requisits per a la seva obtenció es troben regulats al Títol IV, capítol II art. 50 de la Llei del sector ferroviari i al Títol III, capítols II i III del RSF (RD 2387/2004, de 30 de desembre). Per a més informació caldrà adreçar-se a:



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

3.2.4. CERTIFICAT DE SEURETAT ÚNIC

De conformitat amb l'article 21 del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, tota empresa ferroviària que vulgui prestar un servei de transport ferroviari sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General ha d'estar en possessió d'un certificat de seguretat únic, expedit per:

- a) L'Agència Ferroviària de la Unió Europea, que expedirà un certificat de seguretat únic a les empreses ferroviàries quan l'àmbit d'operació abasti més d'un Estat membre de la Unió europea i quan l'àmbit d'operació es limiti a la Xarxa Ferroviària d'Interès General llevat del cas previst al punt b).
- b) L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària quan l'àmbit d'operació es limiti a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i així ho sol·liciti l'empresa.

El certificat de seguretat únic acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits sobre sistemes de control, de circulació i de seguretat ferroviària, de coneixements i de requisits del personal relacionat amb la seguretat de la circulació ferroviària i de característiques tècniques del material rodant ferroviari que fa servir i de les condicions del seu manteniment, per tal de controlar els riscos i prestar serveis de transport a la xarxa de forma segura.

El certificat de seguretat únic s'atorgarà a l'empresa ferroviària respecte del conjunt dels serveis que prestarà i de les línies ferroviàries sobre les quals pretengui realitzar la seva activitat, inclusivament en l'àmbit de les seccions frontereres.

El Capítol IV, Títol I, del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, estableix, entre altres normes, la definició dels principis i determina els requisits i els tràmits per a la sol·licitud, resolució, vigència, supervisió i revocació del certificat de seguretat únic.

Per a més informació, cal adreçar-se a:

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

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
Plaza de los Sagrados Corazones 7- 28036 Madrid
<https://www.seguridadferroviaria.es/actividades/empresas-ferroviarias/certificados-de-seguridad-de-empresas-ferroviarias>

on s'hi inclou una guia per a la sol·licitud de certificats de seguretat.

3.2.5. RESPONSABILITAT CIVIL I ASSEGURANCES

El sol·licitant d'una llicència ha de tenir o comprometre's a tenir garantida suficientment, en el moment d'iniciar les activitats perquè se li faculti la llicència i durant el seu desenvolupament, la responsabilitat civil en què pugui incórrer, en particular, la derivada dels danys causats als viatgers, a la càrrega, a l'equipatge, al correu i a tercers. Igualment, aquesta garantia cobrirà la responsabilitat derivada de danys a les infraestructures ferroviàries i disposarà, si és el cas, de l'assegurança obligatòria de viatgers, aquest últim amb les quantitats de les indemnitzacions previstes a la disposició addicional segona del Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i els seus familiars, on s'estableix el barem d'indemnitzacions. Tot això de conformitat amb el que s'estableix en l'Art. 53 de la LSF, així com en l'Art. 63 del RSF, segons redacció donada a aquest pel Reial decret 271/2018, d'11 de maig. Concretament, a l'RSF s'estableixen l'import i les condicions de cobertura de Responsabilitat Civil, en funció de la naturalesa dels serveis que es presten.

Igualment, a l'art. 91 del RSF s'especifica que els carregadors i els destinataris de les mercaderies que s'ocupin d'efectuar-ne el lliurament o la recollida en una Terminal de Transport de Mercaderies han d'estar autoritzats per poder entrar en aquesta instal·lació amb els vehicles apropiats sempre que estigui coberta, per l'assegurança corresponent, la responsabilitat civil en què puguin incórrer pels danys i perjudicis que puguin causar.

Així mateix, els propietaris de vagons de mercaderies o de cotxes de viatgers que les lliurin a les empreses ferroviàries per transportar-los, han de disposar d'una assegurança de responsabilitat civil que cobreixi els danys a les persones, a la infraestructura ferroviària o a tercers que aquests puguin causar en cas de veure's implicats en un accident ferroviari ocorregut per causes imputables a aquests derivades de l'incompliment per aquests de la normativa que els és aplicable.

3.2.6. PLA D'ASSISTÈNCIA A VÍCTIMES D'ACCIDENTS FERROVIARIS

De conformitat amb l'Art. 63 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, les empreses ferroviàries que prestin serveis de transport de viatgers de competència estatal estan obligades a comptar, a l'inici de les seves activitats, amb un pla d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, que ha d'incloure, almenys, l'assistència prevista en els articles ressenyats al capítol III de l'esmentat Reial decret. Aquest pla pot formar part d'un altre pla que tingui establert l'empresa amb finalitats anàlogues.

La Direcció General de Transport Terrestre és l'òrgan encarregat d'aprovar els plans de les empreses ferroviàries d'assistència a les víctimes d'accidents i als seus familiars, i han de verificar que aquests s'ajusten al que disposa el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, i que s'acredita prou l'assegurament de les mesures que s'hi preveuen.

D'altra banda, els administradors de la infraestructura ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interès General Han de disposar d'un pla d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris greus i els seus familiars. Aquests plans han de preveure, entre les mesures d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, les especificades del Reial decret esmentat.

3.3. Acords Contractuals

3.3.1. ACORDS MARC

Els administradors d'infraestructures i els candidats poden celebrar acords marc per a la reserva de capacitat en els quals s'han d'especificar les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat per una durada superior a un període de vigència de l'horari de servei.

Els acords marc no han de determinar les franges horàries detalladament, no han d'impedir la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per a altres serveis i es poden modificar o limitar per permetre un millor ús de la infraestructura ferroviària.

Al Capítol 4 i a l'Annex J es troben recollides les característiques de l'acord marc.

3.3.2. CONTRACTES AMB EE.FF

A l'Annex I s'inclouen els diferents models de contractes:

- Per al servei SC_2, subministrament d'energia elèctrica de tracció
- Per al servei SB_2, subministrament de combustible
- Per a la celebració d'Acords Marc
- Per al servei SB_7 local per al servei de venda de bitllets i d'informació atès
- Per al servei SB-8, espai per a màquines de venda de bitllets i informació
- Per al servei SB_9 local per al personal de serveis a bord
- Per al servei SX-5, espai a andanes per emmagatzemar equipaments mòbils
- Per al servei SX-6, control comercial previ d'accés a trens
- Pel servei SX-7, Punt d'atenció d'última hora.
- Per al servei SX-8, Taquilla al Vestuari d'Ús Compartit.
- Per al servei SX-9, gestió d'objectes perduts.
- Per al servei SX-12, servei ADIF sobre assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda per a la pujada als trens i la baixada dels trens.
- Pel servei SB_3 de Manipulació d'UTI
- Pel servei SB_4 Servei de Maniobres i altres relacionats amb les operacions del tren.



3.3.3. CONTRACTES AMB ELS SOL·LICITANTS NO EE.FF

A l'Annex I s'inclouen els diferents models de contractes:

- Pel servei SB_3 de Manipulació d'UTI.
- Pel servei SB_4 Servei de Maniobres i altres relacionats amb les operacions del tren.

3.3.4. TERMES GENERALS I CONDICIONS

S'indiquen les condicions generals d'accés a les instal·lacions de servei al capítol 7.

3.4. Requisits d'Accés Específics

3.4.1. REQUISITS TÈCNICS DEL MATERIAL

El Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat i interoperabilitat ferroviàries, estableix al seu art.122 que els vehicles que circularan per la Xarxa Ferroviària d'Interès General necessiten:

- a) La posada al mercat dels seus subsistemes mòbils
- b) Una autorització de posada al mercat del vehicle expedida per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o per l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, d'acord amb el que estableix la normativa de la Unió Europea.
- c) Les comprovacions abans de la seva utilització
- d) La inscripció en un dels registres.

Les sol·licituds d'autorització de posada al mercat d'un vehicle, així com la informació que hi està vinculada; les etapes dels procediments corresponents i els seus resultats s'han de presentar a través de la finestra única de la Unió Europea, a través del seu portal IT (One Stop-Shop, OSS) per a la tramitació.

Tota autorització de posada al mercat de vehicles ha de tenir el suport d'una autorització de tipus de vehicle. Si la sol·licitud d'autorització de posada en mercat d'un vehicle no compta amb un tipus registrat al Registre europeu de tipus autoritzats de vehicles, cal expedir addicionalment l'autorització de tipus de vehicle amb la mateixa àrea d'ús. Una vegada concedida l'autorització de tipus de vehicle, es registrarà al sol·licitant com a titular de la dita autorització de tipus de vehicles.



Les autoritzacions de posada al mercat de vehicles s'han d'emetre d'acord amb el que estableix el Reglament d'Execució (UE) 2018/545 de la Comissió, de 4 d'abril de 2018, pel qual s'estableixen les disposicions pràctiques relatives a l'autorització de vehicles ferroviaris i al procés d'autorització de tipus de vehicles ferroviaris d'acord amb la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària podrà, quan escaigui i en els casos en què l'àrea d'ús se circumscriu exclusivament a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, concedir autoritzacions de tipus de vehicle d'acord amb el mateix procediment establert a l'article 127 del RD 929/2020. La sol·licitud d'autorització per a un tipus de vehicles i la informació sobre totes les sol·licituds, les etapes dels procediments corresponents i els seus resultats, així com, si és el cas, les peticions i les resolucions sobre recursos plantejats, es presentaran sempre a través de la finestra única de la Unió Europea.

Així mateix, de conformitat amb l'art. 132 del RD 929/2020, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de col·laborar amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en l'avaluació dels expedients d'autoritzacions de posada al mercat de vehicles l'àrea d'ús dels quals inclogui un o diversos Estats membres i la Xarxa Ferroviària d'Interès General totalment o en part.

Els vehicles ferroviaris, abans de la seva utilització a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, han de tenir una entitat encarregada de manteniment assignada a aquest. Aquesta entitat ha d'estar inscrita al Registre Especial Ferroviari mentre el Registre Europeu de Vehicles no estigui operatiu o, si és el cas, al registre nacional de vehicles d'un altre Estat membre de la Unió Europea.

El Reglament d'execució (UE) 2019/779 de la Comissió, de 16 de maig de 2019, estableix un sistema de certificació de les entitats encarregades del manteniment, incloses les funcions de manteniment descrites a l'article 14, apartat 3, de la Directiva (UE) 2016/798. S'aplica a tots els vehicles i introdueix la possibilitat de certificació de les funcions de manteniment externalitzades

Al BOE del 26 de novembre de 2015 es va publicar la Resolució de 5 de novembre de 2015, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per la qual es publiquen l'Especificació Tècnica de material rodant d'ample mètric i la Norma Bàsica de Seguretat del Material.

Resolució 6/2022 de l'AESF, per la qual s'estableixen mitjans nacionals acceptables de conformitat amb determinats requisits de l'Especificació Tècnica de material rodant d'ample mètric.

Resolució 4/2023 de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per la qual actualitzen les referències normatives de la Instrucció Ferroviària: Especificacions Tècniques de material rodant ferroviari per a l'entrada del servei d'unitats autopropulsades, locomotores i cotxes”.

Resolució 7/2024 de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per la qual s'actualitzen les referències normatives de la "Instrucció Ferroviària: Especificacions Tècniques de Material Rodant Ferroviari per a l'entrada en servei d'unitats autopropulsades, locomotores i cotxes (IF MR ALC-20).

Per a més informació adreceu-vos a:

European Union Agency for Railways (EUAR)

https://www.era.europa.eu/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Plaza de los Sagrados Corazones, 7 - 28036 Madrid

<https://www.seguridadferroviaria.es/actividades/material-rodante/autorizaciones-de-vehiculos>

Inspecció de vehicles

De conformitat amb el Reial decret 929/2020, art.136, de 27 d'octubre, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot inspeccionar els vehicles que estiguin autoritzats per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General en qualsevol moment.

Pel que fa al material rodant que circula per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de conformitat amb els acords de col·laboració, pot sol·licitar l'assistència tècnica i operativa de l'Administrador d'infraestructures ferroviàries per fer les inspeccions esmentades, en virtut d'un acord de col·laboració subscrit entre ambdues entitats. L'Administrador d'infraestructures ha d'aportar per a aquest objectiu els mitjans que es requereixin, en els terminis i les condicions establerts a l'acord.

Les inspeccions han de formar part de les activitats de supervisió dels sistemes de gestió de la seguretat dels administradors de d'infraestructures i empreses ferroviàries, després de l'emissió de les autoritzacions de seguretat i certificats de seguretat, respectivament.

En el cas dels vehicles, si del resultat de les inspeccions es conclou que hi ha un risc per a la seguretat de la circulació ferroviària, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot:

- a) Ordenar la immobilització del material, i iniciar el procediment de suspensió o de revocació establert al Reial decret 929/2020.
- b) Ordenar al titular del vehicle inspeccionat la realització de les operacions de manteniment oportunes en un termini determinat.

Tot això sens perjudici de la capacitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries de paralitzar la circulació d'un vehicle si es creu que aquesta pot posar en perill la seguretat.

Correspon als administradors d'infraestructures l'exercici de la potestat de policia en relació amb la circulació ferroviària, l'ús i la defensa de la infraestructura, amb la finalitat de garantir la seguretat en el trànsit i la conservació de la infraestructura, les instal·lacions i els mitjans materials de qualsevol classe, necessaris per a l'explotació. A més, han de controlar el compliment de les obligacions que tendeixin a evitar tota mena de dany, deteriorament de les vies, risc o perill per a les persones i el respecte de les limitacions imposades en relació amb els terrenys immediats al ferrocarril, de conformitat amb el que estableix la Llei 38/2015, art.104, de 29 de setembre i el RD 929/2020, art.153.

Els resultats de les inspeccions de vehicles que dugui a terme l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries s'han de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària amb la periodicitat que s'estableixi i, si no, cada mes. Això no obstant, davant de qualsevol sol·licitud de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, aquesta entitat pública ha de comunicar-li la informació de què disposa.



3.4.2. REQUISITS DEL PERSONAL FERROVIARI

La LSF al seu Art. 69 i el Reglament de Circulació Ferroviària al capítol 2n del llibre 3r estableixen que el personal que presti els seus serveis en l'àmbit ferroviari ha de comptar amb la qualificació suficient que permeti la prestació del servei ferroviari amb les degudes garanties de seguretat i deficiència.

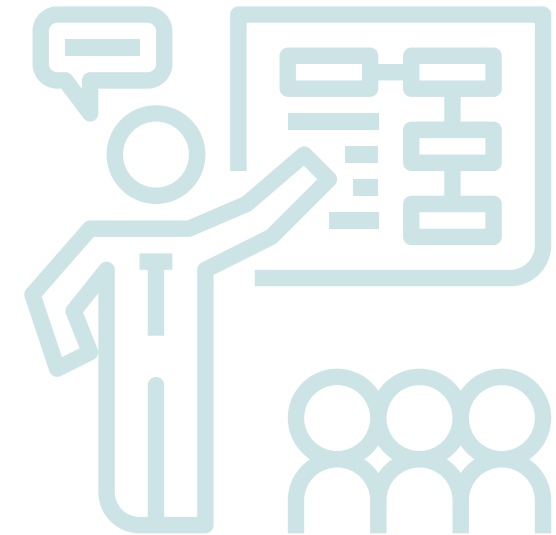
HABILITACIÓ I FORMACIÓ

Els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries són responsables, d'acord amb la legislació vigent, de la formació i la qualificació dels seus treballadors i de les altres persones que facin una feina per a ells amb possible afectació a la seguretat en la circulació.

El personal ferroviari ha de complir les prescripcions que disposa l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció de títols habilitants que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat a la circulació; a més, l'Ordre FOM esmentada determina el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del dit personal.

D'altra banda, la Resolució de 23 de desembre de 2015, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, estableix els itineraris formatius bàsics i la càrrega lectiva mínima dels programes formatius per a les habilitacions de personal ferroviari, a impartir als centres homologats de formació de personal ferroviari.

A més de posseir els Títols Habilitants actualitzats, el personal relacionat amb la circulació dels trens i maniobres, a la part que l'afecta, ha de ser coneixedor de la Normativa de Seguretat en la Circulació, així com dels conceptes ferroviaris, coneixements tècnics i tecnològics bàsics.



IDIOMA

Les ordres, les circulars, les comunicacions i les consignes de circulació que es produeixin a l'àmbit de la Xarxa gestionada per l'Administrador de Infraestructuras s'han de fer en castellà de conformitat amb el que indica l'art. 5.6 del Reial decret 929/2020. En aquest sentit i de conformitat amb el que preveuen les directives de la Unió Europea, així com les Normes de Circulació, a les comunicacions relacionades amb la Seguretat en la Circulació, el personal ferroviari que hagi de relacionar-se amb l'Administrador de Infraestructures ha d'entendre perfectament el castellà i fer servir aquest idioma amb correcció per comunicar-s'hi.

EXCEPCIÓ LINGÜÍSTICA EN SECCIONS FRONTERERES

D'acord amb el Reglament (UE) 2019/554 de la Comissió, de 5 d'abril de 2019, que modifica l'annex VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlament Europeu i del Consell sobre la certificació dels maquinistes de locomotores i trens en el sistema ferroviari de la Comunitat, i en concret en relació amb el punt 3, apartat a) del dit Reglament que preveu el cas de l'excepció lingüística en les operacions ferroviàries que tinguin lloc en trams entre les fronteres i les estacions situades en la seva proximitat designades per a operacions transfrontereres, l'Administrador d'infraestructures estableix el procediment següent:

- L'empresa ferroviària pot sol·licitar-ne una excepció adreçant-se a la Direcció de Trànsit de l'Administrador d'infraestructures.
- L'Administrador d'infraestructures ha de concedir una excepció si l'empresa ferroviària demostra que ha establert mecanismes suficients per garantir la comunicació activa i eficaç entre maquinista i responsable de circulació en situacions tant rutinàries com degradades i d'emergència, emprant els missatges i el mètode de comunicació especificats a l'ETI "Explotació i gestió del trànsit".
- Per tal de garantir un tracte just i equitatiu dels sol·licitants, tant la sol·licitud per part de l'Empresa Ferroviària com la seva avaluació per l'Administrador d'infraestructures, es farà prenent com a referència la metodologia d'anàlisi de riscos que preveu el Reglament 402/2013.

Així mateix, l'Administrador d'infraestructures preveu la possibilitat que una o diverses empreses ferroviàries en cooperació amb un o diversos administradors d'infraestructures "sol·licitants" puguin executar projectes pilot per provar mitjans alternatius que garanteixin la comunicació efectiva exigida en aquest marc entre maquinista i personal de circulació, d'acord amb el procediment establert al dit Reglament (UE) 2019/554.

INSPECCIÓ SOBRE EL PERSONAL

L'empresa ferroviària, amb vista al deure de col·laboració recollit a l'article 146 del RD 929/2020, està obligada a donar totes les facilitats al personal supervisor acreditat de l'AESF perquè aquest pugui fer les tasques de supervisió, i l'empresa ferroviària no té dret a cap reclamació per retards o danys econòmics que es puguin produir per la realització d'aquestes accions, en particular, en casos d'inhabilitació cautelar del personal titular d'una habilitació quan, de conformitat amb el que disposa l'Ordre FOM/2872/2010, l'agent supervisor acreditat constati, dins les seves actuacions de supervisió, incompliments dels requisits recollits aquí que motivin la suspensió/la revocació del seu títol habilitant. Això no obstant, es procurarà que les accions de supervisió originin els menors trastorns possibles en les operacions de les EE.FF. i altres Candidats.

De conformitat amb la LSF, qualsevol possible infracció detectada per incompliment de les normes donarà lloc a la incoació de l'expedient sancionador corresponent per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària

3.4.3. TRANSPORTS EXCEPCIONALS

Són transports excepcionals (TE) els que, per les dimensions, el pes o la distribució i el condicionament de la càrrega, només es puguin admetre en unes condicions tècniques i operatives. Necessiten un estudi de viabilitat en què es tindran en compte, a més, les possibilitats físiques de la xarxa i l'impacte d'aquesta circulació sobre les línies per les quals han de circular.

"La Consigna TE n. 1/20 sobre el tractament i la gestió dels transports excepcionals, especifica els transports que, en l'àmbit de la RFIG administrada per Adif i Adif Alta Velocidad, tenen consideració excepcional, així com procés general del transport excepcional, des que en sorgeix la necessitat fins a la materialització. De la mateixa manera aquesta consigna fa referència al procediment que en regula la tramitació"

En virtut d'aquest, les EF que vulguin realitzar un transport excepcional han d'adreçar-se a la Direcció Corporativa de Seguretat a la Circulació (DCSC) de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, mitjançant escrit presentat electrònicament a través Seu electrònica:

<https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index>

(Vegeu l'apartat 4.7 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa).

La Direcció Corporativa de Seguretat a la Circulació publicarà l'Autorització de Transport Excepcional (ATE) al RGD, per comunicar les possibles restriccions que s'hi incloguin, així com les condicions de transport, a l'Empresa Ferroviària del TE i a les àrees de activitat de l'Administrador de Infraestructuras afectades".

Si en un transport intervenen dues o més xarxes, la consideració de Transport excepcional i la seva gestió es regirà pel que determina la normativa internacional en vigor.

Vegeu Capítols 4 i 5 d'aquest document. Per a més informació, consulteu la Direcció Corporativa de Seguretat en la Circulació.

3.4.4. TRANSPORTS DE MERCADERIES PERILLOSES

En el Reial decret 412/2001, de 20 d'abril, (BOE núm. 110 de 8 de maig de 2001) es defineixen les mercaderies perilloses com les matèries i els objectes el transport per ferrocarril dels quals està prohibit o autoritzat exclusivament amb les condicions establertes al Reglament relatiu al Transport Internacional de Mercaderies Perilloses per Ferrocarril (RID). Per al transport de mercaderies perilloses s'ha de complir la normativa específica reguladora (Vegeu Annex D), així com les altres seccions de la Declaració sobre la Xarxa.

En el cas de la normativa nacional, aquesta es pot trobar a l'enllaç següent:

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

Només poden fer aquest tipus de transport les EE.FF. que així ho tinguin autoritzat expressament a la seva Llicència i al seu certificat de Seguretat. Per a més detalls sobre el procés d'assignació de capacitats per al transport de mercaderies perilloses, vegeu el capítol 4 d'aquesta DR.

Pel que fa a les infraccions en matèria de transport de mercaderies perilloses, són aplicables, entre altres, els articles 106.3, 107.Uno.3 i 108.Uno.3 del capítol VII de LSF.

Per obtenir informació addicional, consulteu la Direcció Corporativa de Seguretat a la Circulació (Directori de Adif apartat 1.6)

3.4.5. TRENS DE PROVES I ALTRES TRENS ESPECIALS

De conformitat amb l'article 133, apartat 1, del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, la realització de proves, assaigs o trasllats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General per un vehicle ferroviari que no compti amb una autorització de posada al mercat que els empara, requereix, segons els casos establerts en aquest article, d'una autorització provisional de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o que l'Administrador de Infraestructuras de la xarxa sobre la qual es realitzaran les proves atorgui un permís d'accés a la seva xarxa.

Aquest Article 133 recull el procediment que s'ha de seguir.

L'administrador d'infraestructures posa a disposició de les Empreses Ferroviàries i dels fabricants de material rodant la infraestructura de via de la qual és titular, per a la realització de diferents tipus de proves per a l'homologació, la validació i la verificació del material rodant, així com dels sistemes de seguretat, de comunicacions, etc.

En funció dels requeriments específics de cada tipus de prova, l'Administrador d'infraestructures adjudicarà capacitat o assignarà intervals horaris, en el cas que es requereixi el lliurament de via bloquejada, i liquidarà els cànons Modalitat A, B i C, de l'article 97 de la LSF en funció de la capacitat assignada, amb els imports corresponents al tipus de servei VOT vigents en cada moment a la Declaració sobre la Xarxa.

L'Administrador de Infraestructures no disposa de capacitat específica per a la realització de proves en línies amb Lliurament de Via Bloquejada (EVB), per la qual cosa, a fi de facilitar-ne la realització, autoritza la utilització d'algunes franges de la banda reservada per a les tasques de manteniment de les diferents línies, generalment a les finestres horàries de 00:00 h a 05.00 h a les matinals de dissabte a diumenge i de diumenge a dilluns, únics dies en què, en general, disminueix el manteniment programat, si bé es poden fer tasques de manteniment no programat, com a conseqüència d'incidències, auscultació de via, treballs extraordinaris, etc.

Per tant, aquesta capacitat està reservada per l'Administrador de Infraestructuras per a tasques de manteniment, tasques que sempre seran prioritàries sobre la realització de proves, encara que aquestes tasques estiguin programades.

No obstant això, l'Administrador de Infraestructuras assignarà franges horàries per a la realització de proves de material rodant a la RFIG de la seva titularitat, a explotació comercial, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris.

A l'apartat 4.11 es defineix el procediment per a l'assignació d'intervals horaris per a la realització de proves amb lliurament de via bloquejada, requisit que es determinarà a la Consigna que regularà les proves.

Les empreses ferroviàries, amb caràcter previ a la realització de les proves i l'ús de les franges horàries necessàries, han de disposar de la documentació tècnica emesa pels organismes responsables, AESF, Direcció Corporativa de Seguretat a la Circulació, etc., preceptius per a la circulació del vehicle amb lliurament de via bloquejada.



4

ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

- 4.1. Introducció
- 4.2. Descripció General del Procediment
- 4.3. Restriccions Temporals
- 4.4. Acords Marc
- 4.5. Adjudicació de Capacitat
- 4.6. Infraestructura Congestionada
- 4.7. Excepcionals i Mercaderies Perilloses
- 4.8. Control de l'Ús dels Solcs
- 4.9. TTR Gestió Intel·ligent de la Capacitat
- 4.10. Principis Adjudicació RFC
- 4.11. Intervals Horaris de Proves

ÍNDEX

4.2.1. CANDIDATS PER SOL·LICITAR CAPACITAT	88
4.2.2. DOCUMENTACIÓ PER A LA SOL·LICITUD DE CAPACITAT	88
4.2.3. TIPUS DE SOL·LICITUDS DE SOLCS	90
4.3.1. PRINCIPIS GENERALS	91
4.3.2. TERMINIS I INFORMACIÓ PROPORCIONATS ALS SOL·LICITANTS	93
4.4.1. PROCEDIMENT PER A LA TRAMITACIÓ DE SOL·LICITUDS D'ACORDS MARC D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT	98
4.4.2. PROCEDIMENT PER A LA REVISIÓ ANUAL DEL GRAU DE COMPLIMENT DELS ACORDS MARC DE CAPACITAT	103
4.4.3. CAPACITAT MARC ALLIBERADA	113
4.5.1. CALENDARI ANUAL DE SOL·LICITUD DE CAPACITAT (HORARI DE SERVEI)	119
4.5.2. SOL·LICITUDS D'ADJUDICACIÓ DE SOLCS INTERNACIONALS FORA DE TERMINI	124
4.5.3. SOL·LICITUDS AD-HOC	124
4.5.4. PROCÉS DE COORDINACIÓ	125
4.5.5. PROCÉS D'AL·LEGACIONS	126
4.8.1. NORMES PER A LA MODIFICACIÓ DE SOLCS	129
4.8.2. NORMES PER A LA REPROGRAMACIÓ DE SOLCS	129
4.8.3. NORMES PER AL NO-ÚS DE SOLCS	129
4.8.4. NORMES PER AL CONTROL DE L'ÚS	129
4.9.1. OBJECTIUS DE TTR	130
4.9.2. FACTORS DEL PROCÉS	130
4.9.3. IMPLEMENTACIÓ	131
4.9.4. IMPLEMENTACIÓ PRIMERENCA D'UN O MÉS COMPONENTS	132
4.11.1. ÀMBIT D'APLICACIÓ I ABAST	135
4.11.2. DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS	135
4.11.3. MANTENIMENT I CAUSES EXCEPCIONALS	137
4.11.4. TARIFES	137

4.1. Introducció

L'adjudicació de capacitat d'infraestructura és l'assignació per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries d'aquelles franges horàries, definides en la declaració sobre la xarxa, als candidats corresponents per tal que un tren o un vehicle ferroviari pugui circular, entre dos punts, durant un període de temps determinat.

L'Adjudicació de Capacitat comporta el dret d'accés a la infraestructura adjudicada i a les bifurcacions i desviaments corresponents de la Xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i a rebre el servei de control de circulació del tren, inclosa la senyalització.

L'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la DR i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària, determina que la DR ha de detallar:

- Els procediments i els terminis que regeixen el procés d'adjudicació de capacitat.
- Els principis que regeixen el procediment de coordinació entre sol·licituds.
- Els procediments i els criteris previstos en el cas que es produeixi la declaració d'infraestructura ferroviària congestionada, en particular aquests criteris han de recollir la dificultat de fixar solcs ferroviaris internacionals i els efectes de qualsevol modificació per als altres administradors d'infraestructures.
- Les restriccions d'ús de les infraestructures ferroviàries existents.
- Les condicions d'accés a les instal·lacions de servei relacionades amb la xarxa de l'administrador d'infraestructures i als serveis que es presten a les instal·lacions esmentades.

ÚS DIFERENCIAT DE LA INFRAESTRUCTURA

L'instrument fonamental de l'administrador d'infraestructures ferroviàries per definir les pautes generals d'un ús diferenciat de la infraestructura és l'establiment d'una estimació dels solcs disponibles en cada tram i període horari, per a cada tipus de servei, informació inclosa al Manual de Capacitats. S'anomenen "quotes de solcs" les quotes de solcs previstes per l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a cada tipologia de servei. A aquest efecte, els tipus de servei per a períodes de tres hores considerats són:

- Serveis de Viatgers de Llarga Distància.
- Serveis de Viatgers de Rodalies i Regionals (Mitjana Distància).
- Serveis de Mercaderies.

El Manual de Capacitats aporta més transparència al procés de l'Adjudicació de Capacitat i representa una simplificació de la realitat de les malles de trens ja que, en el seu disseny definitiu, poden influir decisivament aspectes com ara les parades sol·licitades, les característiques tècniques dels trens, les càrregues sol·licitades, etc. Per tant, el Manual de Capacitats facilita aquestes informacions a efectes únicament orientatius i el Gestor de Capacitat queda facultat per assignar els solcs en funció de cada cas, mentre mantingui l'esperit general de les quotes expressades al Manual de Capacitats i sempre amb l'objectiu d'optimitzar l'ús de la infraestructura, de satisfer al màxim les sol·licituds dels candidats i de garantir una qualitat adequada del trànsit ferroviari.

4.2. Descripció del Procés de Sol·licitud de Capacitat d'Infraestructura



4.2.1. CANDIDATS PER SOL·LICITAR CAPACITAT

De conformitat amb el que s'estableix a la Llei i al Reglament del Sector Ferroviari, les sol·licituds de Capacitat d'infraestructura ferroviària poden ser presentades per: Les EE.FF. amb llicència en vigor i les Agrupacions Empresarials Internacionals que constitueixin aquestes empreses.

Així mateix, poden sol·licitar capacitat d'infraestructura, en la forma i amb els requisits que s'estableixin reglamentàriament:

- Els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i els operadors de transport que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, tinguin interès comercial en l'adquisició de capacitat.
- Les Administracions Públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguin interès de servei públic en l'adquisició de capacitat.

En aquests supòsits, per a la utilització de la capacitat d'infraestructura cal que els candidats designin una empresa ferroviària i que comuniquin aquesta circumstància a l'administrador d'infraestructures.

Totes les empreses que acreditin el seu interès a obtenir una llicència d'empresa ferroviària poden formular una consulta a l'administrador d'infraestructures ferroviàries sobre la capacitat disponible en cada moment.

4.2.2. DOCUMENTACIÓ PER A LA SOL·LICITUD DE CAPACITAT

Els administradors d'infraestructures ferroviàries, d'acord amb el que es disposa reglamentàriament al Reglament d'Execució 2016/545, a l'Ordre FOM 897/2005 i al RSF i amb la finalitat de protegir les seves legítimes expectatives en matèria d'ingressos i la utilització futura de la infraestructura que gestionin, poden imposar requisits als candidats, sempre que siguin adequats, transparents i no discriminatoris. Aquests requisits s'han d'especificar a la declaració sobre la xarxa i s'han de referir exclusivament a la idoneïtat per presentar sol·licituds conformes per obtenir capacitat d'infraestructura i a l'aportació de garanties econòmiques.

Les sol·licituds de capacitat han d'anar acompanyades de les dades i dels documents següents:

IDENTIFICACIÓN DEL CANDIDATO Y SU REPRESENTANTE

El Candidat que efectua la sol·licitud ha de declarar les persones degudament acreditades que el representin a aquest efecte, així com el domicili social i, si és el cas, ha de presentar un document que n'acrediti la inscripció al Registre Especial Ferroviari (art. 61 LSF).

Qualsevol candidat, persona física o jurídica, de nacionalitat espanyola o estrangera, ha de tenir un número d'identificació fiscal espanyol de conformitat amb el que estableix la disposició addicional sisena de la Llei 58/2003 general tributària i l'Ordre EHA/451/2008, de 20 de febrer, per la qual es regula la composició del número d'identificació fiscal de les persones jurídiques i entitats sense personalitat jurídica.

CERTIFICAT DE SEURETAT

Quan es tracti d'una Empresa Ferroviària, s'ha de presentar una còpia autèntica del Certificat de Seguretat corresponent de què sigui titular (Art. 66 de la LSF i Art. 10 de l'Ordre FOM 897/2005).

GARANTIES PER TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

Quan la Capacitat que presenti el Candidat es faci servir per al transport de mercaderies perilloses, s'ha de declarar expressament a la sol·licitud i el Candidat ha de garantir el compliment de totes les prescripcions i les normes que regeixen aquests transports per salvaguardar la seguretat de tercers i de les pròpies infraestructures.

DETERMINACIÓ CONCRETA DE LA SOL·LICITUD DE CAPACITAT

S'ha de declarar les dades de la sol·licitud de la manera que estableix el model de formulari que figura a l'Annex C.

El Gestor de Capacitat posa a disposició dels candidats diverses aplicacions informàtiques; per exemple, SIPSOR, SIGES o PCS. Si algun Candidat no disposa de connexió informàtica adequada, o els sistemes estiguessin fora de servei, les sol·licituds s'hauran d'adreçar per correu electrònic a l'adreça de l'Administrador de Infraestructuras següent:

solicitud.capacidad@adif.es

Quan l'adjudicació de la capacitat sigui a un candidat diferent d'EF, aquest haurà de comunicar a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias les dades de l'E.F. que farà servir aquesta capacitat amb almenys cinc dies d'antelació al de la seva utilització efectiva (art. 14.2 Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril).

SOL·LICITUDS DE CAPACITAT ALS CORREDORS FERROVIARIS EUROPEUS DE MERCADERIES

Els Corredors Ferroviaris Europeus de Mercaderies, Atlàntic i Mediterrani han establert per a cadascun un òrgan anomenat Finestreta Única, per tal que els candidats sol·licitin i rebin respostes, en un sol lloc i amb un sol tràmit, en relació amb la capacitat d'infraestructura per als trens de mercaderies que travessen, almenys, una frontera al llarg de qualsevol dels Corredors Europeus de Mercaderies.

La sol·licitud, la gestió i l'adjudicació de capacitat per a trens de mercaderies internacionals que circulin pels corredors Atlàntic i Mediterrani s'ha de fer mitjançant l'eina informàtica Path Coordination System (PCS) d'acord amb els processos establerts als documents d'informació del Corredor respectius (CID) i alineats amb els procediments internacionals acordats en el marc de RNE.

PCS, Path Coordination System, és un sistema de coordinació de sol·licituds de capacitats internacionals per a les empreses ferroviàries i altres candidats, els administradors d'infraestructures i els corredors europeus de mercaderies per ferrocarril (RFC). L'aplicació basada en Internet optimitza la coordinació dels solcs internacionals i assegura que les sol·licituds i les ofertes de capacitat estiguin harmonitzades per totes les parts implicades. A més, PCS és l'única eina per a la publicació, la sol·licitud i l'assignació dels solcs preestablerts i la reserva de capacitat (PaP i RC) als corredors de mercaderies europeus RFC.

L'accés a PCS és gratuït. Es pot sol·licitar un compte d'usuari mitjançant el suport d'RNE PCS: support.pcs@rne.eu.

Per obtenir més informació, visiteu el lloc web <https://rne.eu/>

Es pot trobar l'oferta de capacitat dels corredors en forma de franges preestablertes, a les adreces següents:

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

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

4.2.3. TIPUS DE SOL·LICITUDS DE SOLCS

S'estableixen diferents modalitats de solcs a la Xarxa gestionada per l'Administrador d'infraestructures segons es generen les necessitats de transport.

A. SOLCS AMB RESERVA

Quan les sol·licituds de Capacitat es facin en el temps i la forma oportuns, el Candidat pot reservar els solcs i obtindrà uns atributs de qualitat adequats, preferència en la regulació del trànsit i uns compromisos de puntualitat per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Les peticions s'han de fer, en general, a través de l'aplicació informàtica SIPSOR, mitjançant els terminals autoritzats a aquest efecte.

A.1. Solcs Regulars (SERVITREN)

Són els solcs sol·licitats per a una freqüència de circulació significativa dins de l'Horari de Servei (de l'ordre de 40 dies). Suporten la circulació dels trens que conformen el Pla de Transport de cada Candidat. El conjunt de solcs regulars integra l'Horari de Servei.

A.2. Solcs ocasionals (TRENDÍA)

Aquests solcs es programen per donar resposta a les demandes puntuals de les EE. FF. i dels Candidats que, en funció dels seus dies de circulació limitats i l'escassa antelació de la seva sol·licitud (fins a 24 hores abans de la sortida sol·licitada d'origen del tren), no s'inclouen al Pla de Transport.

B. SOLCS SENSE RESERVA

Quan no sigui possible per al Candidat fer la reserva de Capacitat en el temps oportú, l'Administrador d'infraestructures disposa de dues modalitats de solcs sense reserva.

B.1 Solcs Immediats

Aquests solcs s'assignen a petició expressa de les EE.FF. i dels Candidats, arran de necessitats de transport no programades i que es generen normalment amb menys d'un dia d'antelació. La posada en circulació dels trens en aquests solcs ha de ser excepcional i motivada per circumstàncies justificades.

Les peticions s'han de fer, en general, a través de l'aplicació informàtica SIGES pels usuaris autoritzats a aquest efecte.

La resposta de l'administrador d'infraestructures ferroviàries a la sol·licitud s'ha de fer pel mateix mitjà pel qual es va fer la petició, preferentment a través de SIGES. Aquesta resposta podrà ser negativa en determinats casos, en el cas que la sol·licitud no sigui viable tècnicament.

Els trens generats sota el concepte de Solcs Immediats han de circular com a trens sense marxa determinada. A més a més, estan exempts del compromís de regularitat per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

B.2. Solcs especials

Aquests solcs s'assignen amb motiu d'incidències o per incompliment de les condicions de transport programades per les EE.FF. o pels Candidats, normalment a iniciativa de les Subdireccions de Circulació.

4.3. Restriccions Temporals i Assignació de Capacitat per a Manteniment

4.3.1. PRINCIPIS GENERALS

L'administrador d'infraestructures ferroviàries té encomanada una tasca contínua de conservació i d'inversió a les línies que gestiona, ja sigui mitjançant tasques de manteniment de les infraestructures en servei com fent obres de millora i d'ampliació de la seva xarxa.

La realització d'aquests treballs pot comportar restriccions inevitables en el trànsit. Quan el trànsit ferroviari quedi afectat irremeiablement per aquestes obres, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de procurar produir les mínimes perturbacions possibles i promoure millores en la infraestructura per tal que redundin en un millor servei per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

De conformitat amb el que especifica la Decisió Delegada (UE) 2017/2075 de la Comissió de 4 de setembre de 2017, per la qual se substitueix l'Annex VII de la Directiva 2012/34/UE, de Parlament Europeu i del Consell, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic, en document annex a aquesta Declaració sobre la Xarxa, s'hi inclou el catàleg amb les restriccions de capacitat a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, disponible a:

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

Aquest document s'actualitzarà periòdicament amb la informació més rellevant de les sessions TOC, que són les que defineixen i acorden la programació d'actuacions i d'obres a la infraestructura per donar informació sobre les futures restriccions de capacitat consensuades amb els candidats, perquè els permeti adaptar les seves operacions i les seves necessitats de transport. Entre la informació que, com a mínim, l'administrador d'Infraestructures ha de publicar al seu catàleg sobre les Restriccions Temporals de Capacitat hi ha d'haver:

- a) La línia i el tram afectat.
- b) Les dates d'inici i de finalització de la restricció temporal de capacitat, amb la indicació dels dies afectats.
- c) Si és el cas, la capacitat a les línies de desviació disponibles.

Si la informació sobre les futures restriccions de capacitat ja ha estat publicada a l'inici del període de presentació de sol·licituds d'incorporació de capacitat en l'horari anual, es pot reduir la necessitat de reprogramar els solcs ferroviaris ja adjudicats.

De conformitat amb el que estableix l'Ordre TRM/124/2025, de 3 de febrer, per la qual s'aproven les bases reguladores per a la concessió de subvencions per perturbacions extraordinàries de trànsit en el transport ferroviari de mercaderies, les empreses ferroviàries de mercaderies que s'hagin vist afectades per restriccions temporals de capacitat en l'àmbit de la Red Ferroviària de Interès General i que suposin un impacte significatiu en els trànsits ferroviaris de mercaderies podran ser beneficiàries de determinats ajuts, si compleixen les condicions establertes en aquesta Ordre i en les convocatòries corresponents.

MÈTODE DE CàLCUL I CRITERIS PER A L'ESTIMACIÓ DE LA CAPACITAT AFECTADA PER RESTRICCIONS TEMPORALS DE CAPACITAT

De conformitat amb el que disposa la Decisió delegada (UE) 2017/2075 per la qual se substitueix l'Annex VII de la Directiva 2012/34/UE, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha implantat un càlcul del percentatge de trànsit afectat per a la qualificació d'una restricció temporal de capacitat.

En línia amb el que s'indica a la Decisió Delegada (UE) 2017/2075 que permet a l'administrador aplicar criteris addicionals als esmentats, a l'hora d'establir un criteri comú per fer el càlcul del percentatge de trànsit afectat, que permeti una classificació homogènia de les restriccions temporals de capacitat, s'estableix que aquest càlcul s'ha de fer prenent com a unitat de mesura de referència un dia complet, com a norma general un dijous, que sigui representatiu, és a dir, amb un alt volum de trànsit únicament sobre tot el tram de la línia en què es trobi la restricció temporal de capacitat respectiva, sense tenir en compte els efectes col·laterals de la restricció temporal de capacitat en altres trams de la línia.

A aquest efecte, la fórmula a aplicar ha de ser la següent:

$$\text{Impacte del RTC(\%)} = \frac{\text{Núm de solcs afectats per la RTC en un dia significatiu}}{\text{Núm de solcs totals en un dia significatiu}} \times 100$$

(*) Es considera un solc com a afectat per la restricció temporal de capacitat (RTC) quan els trànsits es cancel·lin, siguin reencaminats o desviats per una ruta alternativa o substituïts per altres modes de transport.

Atès el percentatge resultant, i tenint en compte conjuntament el criteri de dies de durada d'aquesta restricció, les restriccions temporals de capacitat es classificaran com s'indica a continuació:

- * Impacte mínim: Dies sense especificar – menys del 10% del trànsit afectat.
- * Impacte menor: 7 dies o menys consecutius – més del 10% del trànsit afectat.
- * Impacte mitjà: 7 dies o menys consecutius – més del 50% del trànsit afectat.
- * Impacte alt: Més de 7 dies consecutius – més del 30% trànsit afectat.
- * Impacte gran: Més de 30 dies consecutius – més del 50% trànsit afectat.

Així mateix, per als casos "intermedis" en què una restricció temporal de capacitat no compleixi alhora els criteris de números de dies consecutius i % de trànsit cancel·lat, reencaminat o desviat per una ruta alternativa, o substituït per altres modes de transport per ser qualificada pel seu impacte com a mínim –menor–mitjà– alt–gran, aquesta restricció temporal de capacitat serà qualificada pel seu impacte immediatament inferior.



4.3.2. TERMINIS I INFORMACIÓ PROPORCIONATS ALS SOL·LICITANTS

Pel que fa a les restriccions temporals de capacitat de les línies ferroviàries, per raons com els treballs d'infraestructura, que donin lloc a una cancel·lació, un reencaminament o una substitució per altres modes de transport, els administradors d'infraestructures afectats ho han de comunicar segons el que disposa la Decisió Delegada (UE) 2017/2075.

En concret:

- * Pel que fa a les restriccions temporals de capacitat de les línies ferroviàries, per raons com ara els treballs a les infraestructures (incloses les restriccions de velocitat associades), la càrrega per eix, la longitud dels trens, la tracció o el gàlib d'estructura (d'ara endavant, "restriccions de capacitat") d'una durada superior a set dies consecutius que donin lloc a una cancel·lació, un reencaminament o una substitució per altres modes de transport de més del 30% del volum de trànsit diari estimat en una línia ferroviària, els administradors d'infraestructures afectats hauran de publicar totes les restriccions de capacitat i els resultats preliminars d'una consulta amb els candidats, per primer cop, en la mesura que es coneguin, almenys vint-i-quatre mesos abans del canvi de l'horari de servei de què es tracti i, per segona vegada, de forma actualitzada, almenys dotze mesos abans del dit canvi (apartat 8 de la Decisió Delegada (UE) 2017/2075).
- * Si la repercussió de les restriccions de capacitat no es limita a una xarxa, abans de publicar les restriccions de capacitat de conformitat amb el punt 8, els administradors d'infraestructures interessats, inclosos els administradors d'infraestructures que es puguin veure afectats pel reencaminament de trens, hauran de coordinar entre ells aquelles restriccions de capacitat que puguin implicar una cancel·lació, un reencaminament d'un solc ferroviari o una substitució per altres modes de transport. La coordinació abans de la segona publicació s'haurà de completar: a) com a molt tard, divuit mesos abans del canvi d'horari de servei, si més del 50% del volum de trànsit diari estimat en una línia ferroviària es cancel·larà, reencaminarà o substituirà per altres modes de transport durant més de trenta dies consecutius; b) com a molt tard, tretze mesos i quinze dies abans del canvi d'horari de servei, si més del 30% del volum de trànsit diari estimat en una línia ferroviària es cancel·larà, reencaminarà o substituirà per altres modes de transport durant més de set dies consecutius; c) com a molt tard, tretze mesos i quinze dies abans del canvi d'horari de servei, si més del 50% del volum de trànsit diari estimat en una línia ferroviària es cancel·larà, reencaminarà o substituirà per altres modes de transport durant set dies consecutius o menys. En cas necessari, els administradors d'infraestructures han de convidar a participar en aquesta coordinació els candidats que operin en les línies de què es tracti i els principals explotadors d'instal·lacions de servei afectats (apartat 11 Decisió Delegada (UE) 2017/2075).
- * En el cas de les restriccions de capacitat d'una durada de set dies consecutius o menys que no calgui publicar de conformitat amb el punt 8 i donin lloc a una cancel·lació, un reencaminament o una substitució per altres modes de transport de més del 10% del volum de trànsit diari estimat en una línia ferroviària, que es produeixin durant el període de vigència següent de l'horari i de les quals l'Administrador de Infraestructuras hagi tingut coneixement com a molt tard sis mesos i quinze dies abans del canvi d'horari de servei, l'Administrador de Infraestructuras ha de consultar els candidats afectats les restriccions de capacitat previstes i comunicar les restriccions de capacitat actualitzades com a mínim quatre mesos abans del canvi d'horari de servei. L'Administrador de Infraestructuras haurà de proporcionar informació detallada sobre els solcs ferroviaris oferts per a trens de viatgers amb una antelació mínima de quatre mesos i sobre els oferts per a trens de mercaderies amb una antelació mínima d'un mes respecte de l'inici de la restricció de capacitat, llevat de si l'administrador de la infraestructura i els candidats interessats acorden un termini més breu (apartat 12 Decisió Delegada (UE) 2017/2075).

Per la seva banda, segons el que estableix la CNMC en la resolució de data 7 de juliol de 2022 dictada a l'expedient STP/DTSP/034/21, aquest administrador:

- Ha de comunicar a les empreses ferroviàries i als candidats la informació rellevant i actualitzada sobre les restriccions temporals de capacitat almenys dos mesos abans de la finalització del termini per a la sol·licitud anual de capacitat per a l'horari de servei. Aquesta informació rellevant ha d'incloure, per cada actuació prevista, el tram de xarxa afectat, les dates en què les obres afectaran el trànsit ferroviari, el percentatge de trànsit afectat i les rutes alternatives disponibles.
- Haurà de mantenir consultes amb les empreses ferroviàries i candidats almenys un mes i mig abans de la finalització del termini per a la sol·licitud ordinària de capacitat. En aquestes consultes les empreses ferroviàries i els candidats poden fer les observacions que considerin.
- A partir de les observacions rebudes, ha de coordinar les restriccions temporals de capacitat reduint, tant com sigui possible, l'impacte sobre l'activitat de les empreses ferroviàries i candidats. A aquest efecte, si és necessari se celebraran reunions bilaterals o multilaterals amb les empreses ferroviàries i candidats per analitzar conjuntament les alternatives possibles.
- Ateses les al·legacions rebudes i la coordinació efectuada, haurà d'actualitzar la informació comunicada a les empreses ferroviàries i als candidats almenys mig mes abans de la finalització del termini per a la sol·licitud anual de capacitat per a l'horari de servei.

En qualsevol cas, entre la informació que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias facilitarà sobre les restriccions temporals de capacitat hi haurà el dia previst, la durada de la restricció, el període del dia, el tram de línia afectat, si es fan desviacions de trànsit per rutes alternatives o no se'n fan, etc.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'enviar aquesta informació als candidats que facin trànsit per la línia o línies afectades per la restricció temporal de capacitat.

Així mateix, i per tal d'ajustar les peticions de l'Horari de Servei, es poden celebrar reunions bilaterals amb les EE.FF., de les quals s'aixecarà l'acta corresponent i/o es lliuraran les presentacions que l'acompanyin amb la informació corresponent, per tal d'anticipar les restriccions i les qüestions operacionals més rellevants, així com els plans de transport, per a l'Horari de Servei següent, garantint en tot moment el respecte als principis d'igualtat de tracte i de no-discriminació amb la resta de candidats i la confidencialitat de les dades aportades per aquests, quan així ho hagin designat o bé s'estableixi a la normativa aplicable.

COMISSIONS TOC

La programació d'actuacions a la infraestructura s'ha de canalitzar a través de les comissions TOC, formades pels responsables designats per la Direcció General de Conservació i de Manteniment, la Direcció General de Circulació i de Gestió de Capacitat i la Direcció General de Construcció i, com a convidades, les EE.FF. amb Capacitat adjudicada i la CNMC. En aquestes comissions les EE.FF. han de ser puntualment informades dels treballs que cal fer en la programació, atenent en la mesura del possible els seus suggeriments. L'Acta de les sessions TOC on s'analitzen i s'acorden aquestes restriccions a la Capacitat s'ha de trametre a totes i cadascuna de les EE. FF. que hi participen.

Hi ha una Comissió Central i altres Comissions Territorials. A cada sessió, les Comissions Territorials seran les encarregades de fer els estudis preparatoris perquè la Comissió Central adopti els acords definitius. Les comissions TOC poden ser ordinàries o extraordinàries, i amb caràcter previ a la celebració, se subministrarà a les EE.FF. per correu electrònic la informació principal de que es tractarà en aquestes sessions. Es comunicaran a les EE.FF. i Candidats les decisions que s'hi adoptin i es traslladarà qualsevol qüestió plantejada per aquests per a la seva anàlisi i resolució.

Les comissions TOC han de determinar a la sessió ordinària anual els increments de temps que cal preveure als solcs dels trens per a l'Horari de Servei de l'any següent. També programen en sessió ordinària els treballs en infraestructures que afectin la circulació de trens de manera permanent. En particular, les sessions ordinàries estableixen o revisen els períodes i les condicions de les Bandes de Manteniment. Les programacions s'han d'establir fins al final de l'Horari de Servei i s'ha d'aixecar acta de les sessions de cada Comissió.

Els acords s'han de donar a conèixer als Candidats abans de la data en què es compleixi el termini oficial de presentació de sol·licituds de capacitat per a l'Horari de Servei.

Per als casos en què al llarg de l'Horari de Servei es produeixin variacions importants respecte de les previsions realitzades a la sessió ordinària anual, que s'acostuma a celebrar al voltant del mes d'abril, està previst celebrar sessions ordinàries d'ajust amb periodicitat trimestral aproximadament. A més, es poden convocar sessions extraordinàries quan, per motius excepcionals, calgui acordar treballs fora de les sessions ordinàries.

El Gestor de Capacitat ha de considerar en el procés d'assignació de solcs les reserves de capacitat que es derivin dels treballs programats a les comissions TOC. Els Candidats han de tenir en compte a les seves circulacions, després de les consultes realitzades entre l'administrador d'infraestructura i els candidats interessats, les repercussions que se'n derivin (increment dels temps de viatge, reducció de capacitat, etc.) quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries les comuniqui, per a la qual cosa seran aplicables els terminis de preavis i els casos exceptuats en la Decisió delegada 2017/2075 o la norma que, si és el cas, la substitueixi.

En el cas que l'impacte en la capacitat sigui significatiu a més del que es tracti a les sessions TOC, es podran fer reunions específiques per exposar l'impacte de les obres i tractar els horaris dels trens afectats i fins i tot les rutes alternatives.

BANDES DE MANTENIMENT

Les Bandes de Manteniment consisteixen en una reserva de capacitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a les tasques de manteniment ordinari de la infraestructura i les instal·lacions.

Es programarà entre tres i cinc hores diàries a cada línia, cinc dies a la setmana, en funció de les seves característiques i equipament. En via doble, s'ha de procurar deixar pas per una de les dues vies, llevat que l'administrador d'infraestructures ferroviàries disposi una altra mesura, tenint en compte raons tècniques. Per tant, la capacitat de la línia es restringeix en període de Banda de Manteniment quan únicament s'asseguri la circulació per una via.

Al Manual de Capacitats i al document reglamentari "Quadres de Velocitats Màximes" han de figurar els intervals previstos per a les Bandes de Manteniment.

OBRES EXTRAORDINÀRIES

Quan calgui fer una obra durant un període prolongat en un interval d'obres diferent del de la Banda de Manteniment, s'ha de deixar constància de quin és l'interval extraordinari d'obres i quin és l'interval normal de manteniment. Aquests períodes han de ser programats per les comissions TOC. Els detalls més concrets de l'actuació i la nova capacitat ofertada han de ser compartits amb les empreses ferroviàries amb una antelació mínima de quatre mesos per a les capacitats de trens de viatgers i amb una antelació mínima d'un mes per a les capacitats de trens mercaderies respecte de l'inici de la restricció de capacitat, llevat que l'administrador de la infraestructura i els candidats interessats acordin un termini més breu a través dels Expedients de Treballs Programats/Autoritzats (TBP/TBA).

L'Administrador de Infraestructuras podrà decidir no aplicar els períodes habituals de consulta i de comunicació amb els candidats si la restricció de la capacitat és necessària per restablir les operacions ferroviàries en condicions de seguretat, si no pot fer cap control sobre el calendari de les restriccions, si l'aplicació d'aquests períodes no resulta eficaç als efectes dels costos o si es veu innecessàriament perjudicial a l'efecte de la pervivència o la condició dels actius o si tots els candidats afectats manifesten el seu acord sobre això. En aquests casos, i en el cas de qualssevol altres restriccions de capacitat que no estiguin subjectes a consulta de conformitat amb altres disposicions de la Decisió delegada (UE) 2017/2075 de la Comissió, de 4 de setembre del 2017, l'Administrador de Infraestructuras consultarà immediatament els candidats i els principals explotadors d'instal·lacions de servei afectats. (Punt 14, Decisió delegada (UE 2017/2075).

Els treballs extraordinaris puntuals i de poca rellevància es poden acordar directament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries amb les EF i Candidats afectats, amb l'antelació que s'estimi necessària.

4.4. Acords Marc entre l'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries i els Candidats

CONCEPTE GENERAL D'ACORD MARC I CAPACITAT MARC

Alguns Candidats, per invertir en la prestació dels serveis ferroviaris, poden necessitar més seguretat jurídica pel que fa a la capacitat d'infraestructura disponible per a un període superior al d'un horari de servei i l'administrador d'infraestructures i els candidats podran celebrar acords marc per a la reserva de capacitat per una durada superior a un període de vigència de l'horari de servei. En aquests acords només s'han d'especificar les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat.

Els acords marc no han de determinar els solcs ferroviaris en detall, però han d'establir les característiques de la capacitat de la infraestructura sol·licitada i oferta als candidats; no han d'impedir la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per a altres serveis i es podran modificar o limitar per a permetre un ús millor de la infraestructura ferroviària.

Amb caràcter general, els acords marc han de tenir una vigència màxima de cinc anys, renovable per períodes iguals. No obstant això, es pot acordar un període superior a cinc anys quan estigui justificat per l'existència de contractes comercials, inversions especialitzades o riscos. Per a serveis que utilitzin una infraestructura especialitzada que requereixi inversions de gran magnitud i a llarg termini, degudament justificades pel candidat, es poden concertar acords marc per un període de vigència de fins a quinze anys.

En el cas d'infraestructures congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot reduir la capacitat reservada quan, en un període de si més no un mes, hagi estat utilitzada per sota de la quota establerta.

Els administradors d'infraestructures han de motivar la decisió de denegar, celebrar o modificar un acord marc. Els motius s'han de comunicar per escrit al candidat que hagi sol·licitat la celebració o la modificació de l'acord marc.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de trametre els acords marc a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència perquè els analitzi i aprovi amb caràcter previ a la signatura entre les parts.

El model d'Acord Marc està disponible a l'Annex I

L'administrador d'infraestructures ha de reservar capacitat per al procediment anual de confecció d'horaris de servei. Consegüentment, la capacitat marc no ha d'esgotar la capacitat disponible de la infraestructura en qüestió i s'ha d'establir un llindar aproximat del 70% de reserva de capacitat per a acords marc; s'ha de reservar la capacitat romanent per a tràfics d'hora punta o extraordinaris, altres relacions o altres candidats, inclosos els que hagin formalitzat un acord marc, capacitats que s'adjudicarien mitjançant els processos ordinaris de l'horari de servei.

Es poden establir normes específiques per a la reserva de capacitat marc que inclogui diverses xarxes.

A efectes d'estimacions de la capacitat de les infraestructures, l'administrador utilitza una metodologia de consideració, per a cada tram homogeni de línia, basada en:

- L'equipament de les línies i els trens (equips embarcats)
- Els temps mínims de successió i intervals mitjans de successió.
- L'heterogeneïtat del trànsit.
- Les estacions de parada sol·licitades per als trens.

Orientativament, s'han d'aplicar marges de reserva de capacitat que van entre el 20 i el 40%, segons les característiques de les línies considerades.

En línies de Rodalies, es consideren específicament els temps de parada a les estacions, que són els que restringeixen habitualment la capacitat de la línia.

A les grans terminals de viatgers, la capacitat d'estacionament es determina analitzant:

- Les vies disponibles i les seves possibilitats operatives
- El repartiment percentual de trens, distingint entre trens passants i trens que tinguin origen o destinació a l'estació
- Els temps de parada o rotació necessaris per assegurar les operacions raonablement.

L'administrador d'infraestructures pot decidir amb criteris d'equitat i, quan sigui procedent, amb l'aprovació prèvia de l'organisme regulador, no oferir acords marc a les línies que hagin estat declarades congestionades.

La informació preliminar de la 2ª oferta de Capacitat Marc s'inclou a l'Annex L, incorporant un link específic a aquest contingut..

4.4.1. PROCEDIMENT PER A LA TRAMITACIÓ DE SOL·LICITUDS D'ACORDS MARC D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

En fer acords marc, l'Administrador de Infraestructuras ha d'optimitzar l'ús de la capacitat d'infraestructura disponible. El Reglament UE 2016/545, de 7 d'abril de 2016, estableix el procediment i els criteris que s'han de seguir per a la formalització d'acords marc.

De conformitat amb el seu article 35, l'Administrador de Infraestructuras podrà convidar els candidats potencials a presentar sol·licituds d'acords marc, mitjançant convocatòries de sol·licituds d'acords marc. Per això, Adif inclourà la capacitat marc disponible per tram de línia i període de control a les línies en què s'ofereixi aquesta possibilitat en la declaració de capacitat marc.

Prèviament a aquesta declaració, els administradors d'infraestructures hauran de consultar els candidats potencials perquè la capacitat marc oferta s'adeqüi en la mesura del possible al conjunt de les seves necessitats comercials. Així mateix, s'hi indicarà la capacitat marc ja adjudicada, i també una estimació de la capacitat total de les infraestructures.

Al marge de tot això, l'article 5.2 del Reglament UE 2016/545 estableix la possibilitat que els candidats puguin presentar les seves sol·licituds d'Acord Marc. Les sol·licituds dels candidats s'han d'ajustar als tràmits i als terminis establerts a la normativa vigent, i que han estat concretats per la CNMC en la seva resolució de 24 de juliol de 2024 (STP/DTSP/009/024) en què es requereix a l'Entitat Pública ADIF -AV perquè incorpori a la Declaració sobre la Xarxa un procediment d'adjudicació de capacitat seguint les pautes establertes al Fonament III de la dita Resolució.

D'aquesta manera, i atenent al que requereix la CNMC en la seva Resolució, de 24 de juliol de 2024 (STP/DTSP/009/024), s'estableix el procediment següent:

CONTINGUT DE LA SOL·LICITUD

Les sol·licituds d'acord marc han d'incloure la informació següent:

- Línies o trams de línia per als quals se sol·licita l'acord marc;
- Solcs orientatius, que se sol·liciten per a cada línia o tram de línia, incloses les possibles parades comercials, diferenciant la sol·licitud per horaris de servei i dies de la setmana.
- Horaris orientatius de sortida i arribada de cada servei;
- Material rodant que es farà servir per al solc i les seves característiques (unitats, velocitat, composició...)
- Les freqüències setmanals: diàries, laborables, S i D, així com les excepcions

Aquesta informació és la que figurarà a l'acord marc i que servirà com a base per adjudicar la capacitat marc. De conformitat amb el Reglament d'execució UE 2016/545, dins la fase de coordinació de l'acord marc, es podran fer modificacions a la sol·licitud, les quals, un cop se n'hagi analitzat la viabilitat i sempre que no siguin significatives, s'hi podran incorporar.

Juntament amb la sol·licitud, els candidats hauran de justificar amb documents els apartats següents:

a) Pla d'operacions. Aquest pla ha de contenir els epígrafs següents:

- Descripció general del pla per al període sol·licitat.
- Recursos disponibles (trens, personal i instal·lacions necessàries).
- Operativa respecte al manteniment dels trens que es faran servir per prestar els serveis proposats (compromís d'execució de tallers propis o bé carta de compromís de l'exploador de les instal·lacions en què es té previst fer-ne el manteniment, acreditant-ne la factibilitat).
- Evolució de l'operació, amb detall de l'inici dels serveis i la incorporació de recursos anualment.
- Qualsevol altra informació rellevant que ajudi a la comprensió del Pla esmentat.
- Si és el cas, resguard de sol·licitud per a l'obtenció de llicència d'empresa ferroviària o habilitació.

b) Documentació relativa a la capacitat financera per fer front a les obligacions presents i futures

- Composició societària
- Certificats positius d'estar al corrent de pagaments amb l'Agència Tributària i de pagaments amb la Tresoreria de la Seguretat Social.
- Carta de compromís de tenir prou garantida, en el moment de l'adjudicació marc, la responsabilitat civil en què pugui incórrer, en els termes establerts a l'article 63, del Reial decret 2387/2024.
- Pla Econòmic-Financer previsional (compte de resultats, balanç i estat de fluxos d'efectiu) des de l'inici de la seva activitat fins a la finalització del període del qual se sol·licita. Per a cada anualitat s'hi ha d'incloure un detall suficient de les hipòtesis utilitzades per elaborar-les.
- Així mateix, s'hi ha d'incorporar un estudi de mercat o de mobilitat per a cadascuna de les línies en què es vulgui operar, justificatiu del Pla Econòmic-Financer.

Adicionalment, s'han d'incorporar a l'anàlisi les ràtios que ratifiquen el Pla Econòmic i Financer. Entre altres:

- Ingres mitjà per viatger (mitjana de les vendes obtingudes per les operacions per any dividida entre la mitjana de viatgers transportats).
- Tren-km per circulació (mitjana km recorreguts per any dividit entre les circulacions anuals).
- Viatgers per circulació (mitjana dels viatgers transportats entre circulacions anuals).
- Cost per tren-km (mitjana del cost de les operacions per any dividit entre la mitjana dels km recorreguts per any).
- EBITDA i resultat abans i després d'impostos.
- Altres ràtios que es considerin rellevants.
- Comptes anuals auditats dels tres darrers exercicis (si és el cas).
- Capacitat financera i fonts de finançament, pròpies o alienes.

- Carta de compromís (“Confort Letter”) que doni suport i garanteixi el Pla Econòmic i Financer, signada pel candidat i tots els seus accionistes.
 - Informe d'auditor extern que acrediti la raonabilitat de les hipòtesis utilitzades per a l'elaboració del Pla Econòmic i Financer, així com coherència amb la sol·licitud presentada.
 - Declaració responsable de formar o no formar part d'un grup societari a què fa referència l'article 42 del Codi de comerç.
- c) Documentació relacionada amb les cobertures d'assegurances previstes a la legislació ferroviària en el supòsit de no disposar de llicència d'empresa ferroviària o habilitació:
- Amb caràcter previ a la prestació de serveis de transport ferroviari i a fi d'acreditar la cobertura de la responsabilitat civil que es pot exigir per a l'exercici de l'activitat de prestació de serveis de transport ferroviari de viatgers, cal aportar la pòlissa amb el seu condicionat general, particular i especial, per examinar-la a l'empara del que preveu l'article 63 del Reglament del sector ferroviari, i també el certificat d'estar al corrent de pagament de la pòlissa d'assegurança esmentada.
 - També cal aportar una declaració responsable amb el compromís de formalitzar una pòlissa per a la cobertura de les garanties exigides a l'assegurança obligatòria de viatgers.

MODE DE PRESENTACIÓ DE LA SOL·LICITUD

L'enviament de la documentació s'ha de dur a terme per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'ADIF-Alta Velocidad: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es>

Les propostes s'han de presentar redactades en idioma espanyol o, si cal, acompanyades de traducció jurada (prevalent aquesta última en cas de dubte o discrepància). L'incompliment d'aquest requisit comporta la desestimació de la proposta presentada pel candidat.

Per a tots els actes de comunicació, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias s'ha de comunicar amb els candidats per mitjà de la seu electrònica. Així mateix, els candidats s'han de comunicar amb l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias per mitjà de la seu electrònica d'Adif - Alta Velocidad .

Les persones que compareguin o que signin proposicions en nom d'una altra han de presentar poder a aquest efecte i fotocòpia legitimada notarialment del seu DNI o del document que el substitueixi reglamentàriament si és el cas. El poder ha de constar inscrit al Registre Mercantil. Si es tracta d'un poder per a acte concret, no caldrà la inscripció al Registre Mercantil. Aquest requisit no serà necessari si la sol·licitud de capacitat es presenta signada electrònicament

Tots els documents que es presentin han de ser originals o tenir la consideració d'autèntics, segons la legislació vigent. En cas que hi hagi discrepància entre la informació continguda en els diferents documents, prevaldrà, en tot cas, la informació continguda al Pla d'Operacions adjuntat amb la sol·licitud.

Els candidats poden designar com a confidencials algun o alguns dels documents aportats. Aquesta circumstància s'ha de justificar i reflectir clarament (sobreimpresa amb marca d'aigua, a l'encapçalament o al marge de cada foli) en el document designat com a tal. La confidencialitat no es pot estendre a tot el contingut de la sol·licitud de l'adjudicatari. Únicament es pot estendre a documents que tinguin una difusió restringida i, en cap cas, a documents que siguin accessibles públicament ni a les parts essencials de la sol·licitud, amb respecte, en tot cas, a les disposicions del Reglament UE 2016/679, del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació de les dades mateixes, i a la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, i també la seva normativa complementària; i, després d'obrir les sol·licituds, s'ha de respectar en tot moment la confidencialitat dels sol·licitants, tot assegurant la custòdia de la documentació.

En el cas que la sol·licitud no reuneixi els requisits que assenyala l'article 66 de la Llei 39/2015, de 1r d'octubre, de procediment administratiu comú de les Administracions Públiques, es requerirà al candidat que, en un termini de 10 dies, en els termes de l'article 68 de la dita Llei, amb la indicació que, si així no ho fes, es considerarà que ha desistit de la seva petició i es dictarà la resolució corresponent a aquest efecte.

Els acords marc que s'estableixin es regulen d'acord amb el model de contracte establert a l'Annex I.

ANÀLISI DE LA SOL·LICITUD

L'Administrador de Infraestructuras analitzarà la sol·licitud de capacitat marc i si aquesta és compatible amb la capacitat disponible a la infraestructura i a les instal·lacions de servei afectades.

Si la intenció de l'Administrador és denegar la capacitat marc al sol·licitant, respondrà de forma justificada aquesta denegació, que es pot fonamentar, entre altres motius, pel fet que la capacitat marc ja adjudicada supera el límit establert a l'article 8.2 del Reglament UE 2016/545..

A el cas que hi hagi intenció per part de l'administrador de celebrar un acord marc amb el sol·licitant, de conformitat amb el Reglament 2016/545, informarà els candidats potencials d'aquesta intenció, i els donarà un termini màxim de quatre mesos perquè aquests candidats no només mostrin el seu interès, sinó que concretin la seva sol·licitud de capacitat marc si ho consideren pertinent.

La informació que cal traslladar als altres candidats interessats sobre l'acord marc, respectant els aspectes confidencials de la sol·licitud, ha d'incloure, almenys, els orígens i les destinacions dels serveis sol·licitats, les freqüències setmanals, i les dates d'inici i de finalització dels serveis i del mateix acord marc, així com la capacitat màxima disponible per a acords marc.

L'Administrador de Infraestructuras publicarà al seu lloc web la intenció de celebrar un acord marc i, per garantir que els candidats potencials rebin la informació, s'acompanyarà d'una notificació a almenys les empreses ferroviàries que ja estiguin prestant serveis similars als sol·licitats.

El termini per a l'anàlisi de la sol·licitud i, si és el cas, la denegació o la informació a la resta de candidats potencials no ha d'excedir un mes i cinc dies, comptats des de la recepció de tota la documentació i la informació pertinent.

COORDINACIÓ DE LES SOL·LICITUDS

Després del període de consultes:

- Si no s'han rebut més sol·licituds de capacitat marc i la capacitat sol·licitada és compatible amb altres acords marc ja signats, en un termini que no excedirà un mes i mig després de la finalització del període de consultes, l'Administrador adjudicarà la capacitat marc o la denegarà de forma motivada per causes sobrevingudes, i no informarà el sol·licitant i sol·licitarà, si és el cas, l'aprovació de la CNMC, de conformitat amb l'article 13.3 de l'Ordre FOM/897/2005. Conseqüentment, el termini per completar els tràmits fins a la sol·licitud d'aprovació de l'acord marc a la CNMC no pot excedir els sis mesos i mig.
- En el cas de rebre diverses sol·licituds compatibles entre elles i amb altres acords marc ja signats, l'Administrador es pronunciarà sobre totes simultàniament (article 5.3 del Reglament 2016/545). També pot promoure el procediment de coordinació de sol·licituds quan hi hagi un conflicte amb un acord marc durant el procediment de programació de l'horari de servei.

Si la capacitat sol·licitada és incompatible amb un altre acord marc signat o amb noves peticions, l'Administrador n'informarà els sol·licitants i iniciarà un procés de coordinació dels que es preveuen a l'article 9.1 del Reglament 2016/545, la durada del qual no pot excedir els dos mesos. Segons s'indica en aquest article "són d'aplicació els principis del procediment de coordinació de sol·licituds de solcs previstos a l'article 46, apartats 3 i 4 de la Directiva 2012/34/UE" que disposa que a la declaració sobre la xarxa s'establiran els principis que regiran el procediment de coordinació.

Amb aquesta finalitat, l'Administrador de Infraestructuras ferroviarias ha de procurar trobar solucions alternatives que donin resposta a les sol·licituds dels Candidats o resoldre els conflictes consultant els Candidats.

Durant aquesta consulta es facilitarà la informació següent, de forma gratuïta i per escrit, d'acord amb el que estableix l'article 9.1 del Reglament UE 2016/545:

- a) L'adjudicació de capacitat marc sol·licitada per altres candidats en els mateixos trajectes.
- b) L'adjudicació de capacitat marc atorgada prèviament a tots els altres candidats als mateixos trajectes.
- c) L'adjudicació de capacitat marc alternativa proposada per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Aquesta informació s'ha de facilitar sense revelar la identitat dels altres candidats, llevat que aquests altres candidats estiguin d'acord en el fet que es divulgui.

Es preveuen dues rondes de coordinació entre l'Administrador i els diferents candidats. En cadascuna, l'Administrador proposarà solucions alternatives als candidats per donar resposta de la millor manera possible a les seves sol·licituds i que permetin alhora la compatibilitat dels serveis proposats. L'Administrador pot proposar variacions raonables a la capacitat marc sol·licitada dins una franja de +/- 60 minuts.

A la primera ronda l'Administrador ha de fer una proposta inicial d'adjudicació de capacitat, procurant aconseguir la màxima compatibilitat entre les sol·licituds de franges horàries en conflicte.

Posteriorment, l'Administrador farà -si cal- una segona ronda de coordinació en què sotmetrà a consideració una nova proposta d'assignació als candidats, en funció de la seva proposta inicial, i dels acords i les al·legacions rebudes per part de tots els candidats a la primera ronda de coordinació.

Si la segona ronda de coordinació és infructuosa, ja que almenys un dels candidats rebutja la proposta feta per l'Administrador, haurà d'efectuar llavors una tercera proposta final, en la qual la franja o les franges horàries en conflicte s'han d'assignar als candidats de la manera més eficient possible; l'Administrador haurà de valorar:

- la màxima satisfacció de totes les sol·licituds dels candidats en funció de les seves sol·licituds inicials, dels acords aconseguits en el procés de coordinació i de les al·legacions rebudes a les dues rondes de coordinació previstes;
- la utilització adequada de la capacitat objecte de conflicte i l'eficiència del sistema;
- l'aprofitament del material rodant en termes de rotació de trens, segons criteris raonables i rotacions en general inferiors a una hora;

Per a cada proposta, els candidats disposen d'un termini màxim de 3 dies hàbils per formular al·legacions i, si és el cas, manifestar-ne la conformitat o disconformitat.

RESOLUCIÓ DEL PROCEDIMENT.

En cas d'acceptació d'una o de diverses sol·licituds d'acords marc en un termini que serà com a màxim d'un mes i mig, l'Administrador adjudicarà la capacitat marc i sol·licitarà l'aprovació de la CNMC, de conformitat amb l'article 13.3 de l'Ordre FOM /897/2005.

En conseqüència, considerant els terminis anteriors, quan l'Administrador hagi de coordinar i, si és el cas, prioritzar sol·licituds de capacitat marc incompatibles, el termini màxim per completar els tràmits fins a la denegació de la capacitat o la sol·licitud d'aprovació de l'acord marc a la CNMC no pot excedir els vuit mesos i mig des de la recepció de tota la informació.

Contra la resolució per la qual s'acordi o denegui la celebració de l'Acord Marc, que posa fi a la via administrativa, es pot interposar, potestativament, recurs de reposició davant del Consell d'Administració d'Adif-Alta Velocidad en el termini d'un mes, a comptar de l'endemà de la notificació; o bé interposar directament recurs contenciós administratiu davant els jutjats centrals contenciosos administratius en el termini de dos mesos, comptant des de l'endemà de la notificació de la Resolució. Tot això sense perjudici que els interessats puguin interposar conflicte davant la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència, en els termes previstos a l'article 12.1.f) de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, o bé exercitar qualsevol altre recurs que considerin oportú.

4.4.2. PROCEDIMENT PER A LA REVISIÓ ANUAL DEL GRAU DE COMPLIMENT DELS ACORDS MARC DE CAPACITAT

EXECUCIÓ DE L'ACORD MARC

L'Administrador de Infraestructuras ha de reexaminar periòdicament l'acord marc amb els candidats per avaluar-ne la capacitat marc. Els candidats han d'informar, sense demora, l'Administrador de Infraestructuras sobre qualsevol intenció permanent de no fer servir la totalitat o part de la capacitat marc. Quan no tingui intenció de fer servir la capacitat marc durant més d'un mes, el candidat ho ha de comunicar a l'Administrador de Infraestructuras amb un mes d'antelació com a mínim. (Art. 11 Reglament 2016/545 UE).

El no ús injustificat de la capacitat acordada pel candidat activa l'aplicació de les clàusules de penalització de l'acord marc, i la retirada de la capacitat, en les condicions especificades en l'acord marc que s'hagi subscrit. L'aplicació de sancions econòmiques en aquests casos no té com a objectiu principal garantir els interessos econòmics legítims de l'Administrador de Infraestructuras, sinó assegurar que les sol·licituds de capacitat marc per part dels candidats es facin d'acord amb necessitats reals de serveis, especialment quan de la resolució de l'adjudicació es desprèn que un altre candidat no n'ha resultat adjudicatari.

En acordar nova capacitat marc amb un candidat, l'Administrador de Infraestructuras ha de tenir en compte qualsevol manca d'ús de la capacitat marc o de sol·licitud de solc en virtut d'un acord marc i els motius d'aquesta falta.

A fi d'establir les regles i els criteris que l'Administrador emprarà per dur a terme l'anàlisi del grau de compliment per ambdues parts dels acords marc de capacitat que se celebrin entre l'Administrador i un candidat, donant transparència i predictibilitat a l'avaluació, s'ha elaborat el procediment corresponent, en els termes que s'exposen a continuació.

OBJECTIU I ÀMBIT D'APLICACIÓ

Aquest procediment s'aplica anualment a cadascun dels acords marc de reserva de capacitat signats entre ADIF o ADIFAV i un candidat després de la seva publicació en aquesta declaració sobre la xarxa, i que es trobin en vigor durant el període d'avaluació (horari de servei) al qual correspongui la seva aplicació.

L'Administrador de Infraestructuras començarà l'anàlisi de compliment un cop finalitzat l'horari de servei corresponent i un cop es disposi de tota la informació relativa a les operacions dutes a terme en el període, i ho plasmarà en la tramitació d'un expedient administratiu que es desenvoluparà seguint el que recull la Llei 39/2015, de 1r d'octubre, del procediment administratiu comú, la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, a l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i el procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària i el Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

Durant el desenvolupament d'aquest procediment, l'Administrador ha d'elaborar i tramitar un expedient per a cada acord marc, incloses les modificacions posteriors (addendes). En el cas que un mateix operador tingui vigents diversos acords marc, podria iniciar-se, si es disposa així, l'acumulació en un únic expedient en què s'analitzin cadascun dels acords marc de l'operador.

Als expedients d'avaluació del compliment s'ha d'analitzar:

- I. El compliment de les obligacions del candidat, incloses en les seves clàusules i els seus annexos, relacionades amb el compliment de la sol·licitud de la capacitat reservada a l'acord marc en les condicions tècniques que s'hi recullen.
- II. El compliment de les obligacions de l'Administrador de Infraestructuras en relació amb la posada a disposició del candidat de la capacitat reservada recollida en l'acord marc i en les condicions tècniques que s'hi inclouen.

DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS

Prèviament a la sol·licitud de l'horari de servei.

Els candidats han de posar en coneixement de l'Administrador sense demora la seva intenció de no fer servir una part de la capacitat reservada als acords marc de capacitat per a l'horari de servei següent i les causes que motiven aquesta situació.

El candidat ha de comunicar aquesta circumstància i les causes que la motiven a l'Administrador tan aviat com en tingui coneixement, fins i tot de forma prèvia a la sol·licitud de solcs per a l'horari de servei següent. El candidat remetrà a l'Administrador tota la informació necessària per justificar les causes de la disminució a l'operació de la capacitat reservada.

El requisit d'informar sense demora no es considerarà complert encara que es respectin els terminis de la petició de l'horari de servei marcats a la Declaració sobre la Xarxa si del contingut de l'expedient es conclou que l'operador sabia o raonablement podia conèixer que no operaria la capacitat amb antelació a aquesta data.

En el cas que l'acord marc o una modificació posterior d'aquest acord inclogui una clàusula que estableixi marges de flexibilitat que permetin al candidat no operar tota la capacitat reservada per ajustos de la seva programació, no és necessària la justificació de les causes si no se supera el marge de flexibilitat. En aquest cas, el candidat ha de manifestar en la seva comunicació que s'acull a aquesta circumstància i que detallarà el percentatge de capacitat que té previst deixar d'operar respecte a la reservada a l'acord marc, indicant que aquest és inferior o igual al marge de flexibilitat establert (marge global o marge per relació, si està establert).

En tots els casos, l'operador ha de detallar en la seva comunicació la franja o les franges a les quals renuncia i el seu període temporal.

Amb independència de l'anàlisi per part de l'Administrador de la documentació aportada pel candidat que es durà a terme en una fase posterior, el candidat ha d'actualitzar el catàleg de capacitat alliberada que es publica com a annex a la Declaració sobre la Xarxa, incloent-hi la capacitat a la qual el Candidat ha renunciat.

Aquesta actualització s'ha de dur a terme en un termini no superior a 15 dies des de la recepció de la comunicació per part de l'operador.

Petició de capacitat dins l'horari de servei.

La Declaració sobre la Xarxa corresponent a cada horari de servei especifica el termini durant el qual s'ha de trametre a l'Administrador la sol·licitud de capacitat que el Candidat vol operar durant l'horari de servei següent. Aquesta petició també s'ha de fer per materialitzar els solcs que concretin la reserva de capacitat anual dels acords marc.

L'empresa ferroviària ha de sol·licitar únicament la capacitat que té previst operar, permetent així a l'Administrador que pugui readjudicar la capacitat sobrant i maximitzar així l'ús de la xarxa ferroviària.

Aquesta sol·licitud s'ha de fer per les vies previstes a l'apartat 4.2.2 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa i ha d'incloure, llevat que ja se n'hagi informat anteriorment a l'Administrador, la documentació que justifiqui les causes per les quals se sol·licita l'operació d'una capacitat inferior a la reservada en l'acord marc.

Un cop duta a terme l'aprovació de l'horari de servei i l'adjudicació definitiva de la capacitat, el Candidat ha de comunicar obligatòriament al Gestor de Capacitat, en els terminis establerts a la Declaració sobre la Xarxa, l'anunci definitiu de les marxes. Amb el procés d'anunci del tren es deixa d'aplicar el principi de confidencialitat del solc i la informació es considera pública a partir d'aquell moment.

Una vegada publicat l'anunci definitiu de les marxes, el Gestor de Capacitat haurà d'actualitzar el catàleg de capacitat marc alliberada posant a disposició dels altres candidats la capacitat que els signants dels acords marc han renunciat a operar. Des d'aquest moment, i fins al començament de l'horari de servei, els candidats podran sol·licitar l'adjudicació de solcs inclosos al catàleg de capacitat alliberada i aquests solcs es consideraran readjudicats.

La petició per part d'un candidat de capacitat que no operarà, amb la intenció d'alliberar-la progressivament durant l'horari de servei, dificulta a l'Administrador la recol·locació a altres candidats a causa del seu escàs aprofitament i, per tant, dificulta també evitar una hipotètica imposició de penalitzacions a l'empresa que no l'operarà.

Després de la finalització del procés que ha culminat amb l'elaboració i l'aprovació de l'horari de servei, el volum de solcs que finalment han estat sol·licitats i concedits per l'Administrador en tots els eixos que constitueixen l'acord marc per a un operador constitueix la sol·licitud inicial d'aquest operador.

La comparació entre la sol·licitud inicial i la reserva de capacitat de l'acord marc defineix el percentatge de compliment inicial de l'acord marc després de l'aprovació de l'horari de servei i ha de servir a l'operador per determinar el marge de maniobra del qual disposa al llarg d'aquest període per garantir el compliment del seu acord marc.

L'operació durant l'horari de servei

Un cop iniciades les operacions de l'horari de servei corresponent per part de les empreses ferroviàries es poden produir algunes circumstàncies durant el transcurs d'aquest que són rellevants a efecte d'avaluar el compliment dels acords marc, ja que poden alterar la sol·licitud inicial i el percentatge d'incompliment inicial.

a) Ajustaments concertats i ajustos mensuals seguint el procediment i els terminis recollits a la Declaració sobre la Xarxa.

L'operador podrà fer ús dels "ajustos concertats" i "ajustos mensuals" esmentats a la Declaració sobre la Xarxa. El seu objectiu és facilitar una adequació del Pla de transport de cada candidat.

Considerant que el curt termini de programació i el marc constret de modificació de la malla en aquest tipus d'ajustaments dificulten l'estudi de grans variacions de solcs, el Gestor de Capacitat podrà refusar sol·licituds per aquest motiu quan els terminis previstos de planificació siguin insuficients o les peticions suposin una modificació substancial de l'explotació.

La no-operació de solcs per part de l'empresa ferroviària fent ús d'aquest tipus d'ajustos segons els terminis i el procediment de la Declaració sobre la Xarxa tenen com a efecte una variació del marge de compliment inicial, fixat després de l'aprovació de l'horari de servei.

b) Ajustaments sol·licitats per l'operador fora dels terminis inclosos a la Declaració sobre la Xarxa

Aquesta situació es produirà quan l'operador sol·liciti la no-operació de determinats solcs, però no compleixi els terminis mínims establerts a la Declaració sobre la Xarxa. Independentment del fet que al final de l'horari de servei el percentatge de compliment final se situï fora o dins del marge de flexibilitat, aquesta situació comportarà la liquidació del Cànon Modalitat A, més l'addició al Cànon A de l'article 97.5, apartat 4t de la Llei 38 /2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en els termes previstos en el sistema de determinació dels cànon ferroviaris i a la Declaració sobre la Xarxa vigents en cada moment.

Per aquest motiu, la no-operació d'aquests solcs no tindrà efecte sobre el grau de compliment final de l'acord marc.

c) Solcs no operats per l'empresa ferroviària, sense que hi hagi qualsevol dels tràmits anteriors.

Aquesta situació es produirà quan l'empresa ferroviària no operi determinats solcs i, a més, no hagi fet ús dels procediments reflectits a la Declaració sobre la Xarxa per als ajustos concertats o mensuals.

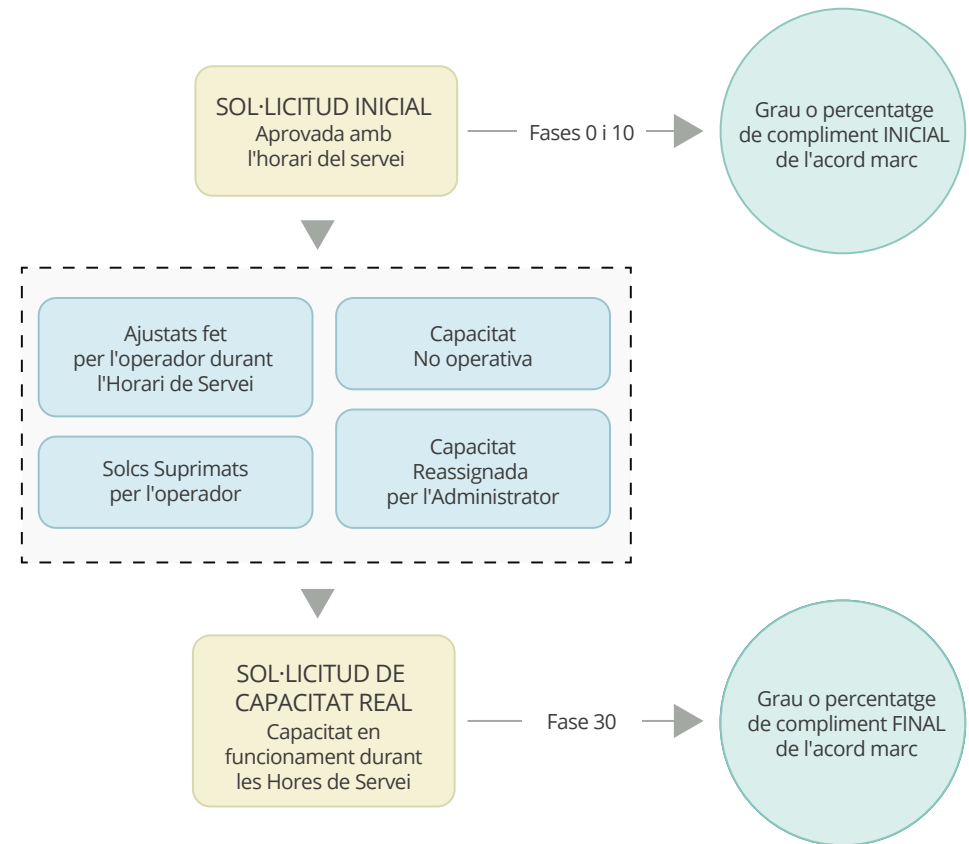
Independentment que al final de l'horari de servei el percentatge o grau de compliment final se situï fora o dins del marge de flexibilitat, aquesta situació comportarà la liquidació del Cànon Modalitat A, més l'addició al Cànon A de l'article 97.5, apartat 4t de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en els termes previstos al Reglament de Determinació de Cànon Ferroviaris i en la Declaració sobre la Xarxa vigents en cada moment.

Per aquest motiu i igual que en el cas anterior, la no-operació d'aquests solcs no tindrà efecte sobre el grau de compliment final de l'acord marc.

d) Solcs suprimits per l'Administrador

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries té encomanada una tasca contínua de conservació i d'inversió en les línies de la seva titularitat, ja sigui mitjançant tasques de manteniment de les infraestructures en servei o bé fent obres de millora i ampliació de la seva xarxa. La realització d'aquests treballs pot comportar restriccions inevitables en el trànsit.

Quan el trànsit ferroviari hagi, irremeiablement, de veure's afectat per aquestes obres, l'Administrador de Infraestructuras ha de procurar causar les menys perturbacions possibles i s'han de promoure millores en la infraestructura que han de redundar en un millor servei per part de l'Administrador de Infraestructuras.



La supressió de solcs al llarg de l'horari de servei per part de l'Administrador motivada per les causes anteriors suposa una variació del percentatge de compliment de l'acord marc de l'Administrador.

Avaluació del compliment de l'acord marc

En finalitzar l'horari de servei, l'Administrador de Infraestructuras ha d'avaluar el grau de compliment dels compromisos de cadascun dels acords marc.

L'Administrador ha d'elaborar un expedient per a cadascun dels acords marc (o, si és el cas, diversos acords marc del mateix operador) i s'hi analitzarà i establirà el grau de compliment aconseguit per les dues parts.

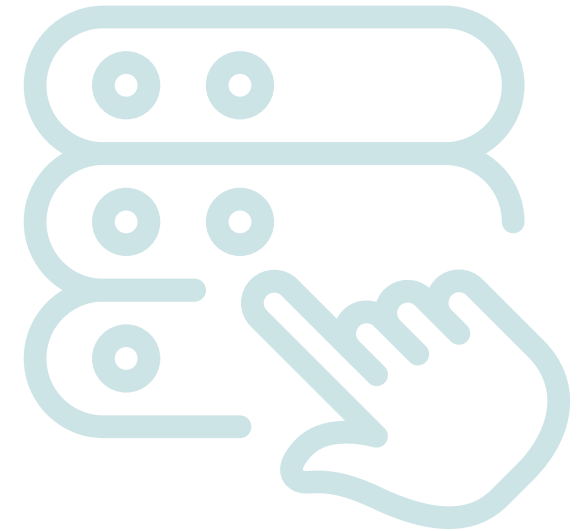
Quan s'acabi l'horari de servei, l'Administrador iniciarà els tràmits necessaris per obrir els expedients de compliment dels acords marc. El termini màxim des de la seva obertura fins a la resolució de l'expedient és de 6 mesos.

Inici de l'expedient. Comunicació prèvia a les empreses ferroviàries.

Mitjançant un acord del director general de l'entitat, que s'enviarà a les empreses ferroviàries i altres candidats amb acords marc en vigor, s'iniciarà el procediment i es concedirà un termini de 15 dies perquè es puguin formular les al·legacions i aportar tots els documents que considerin oportuns.

Acompanyant l'acord del director general de l'entitat s'enviarà a les empreses ferroviàries una còpia de la informació inicial disponible per part de l'Administrador que formi part de l'expedient:

- Ajustaments de capacitat marc realitzats per l'operador al llarg de l'horari de servei.
- Solcs d'acord marc suprimits a instàncies de l'Administrador al llarg de l'horari de servei.
- Capacitat readjudicada a altres operadors després de l'adjudicació de l'horari de servei i fins al seu inici.
- Capacitat readjudicada a altres operadors durant l'horari de servei.



Elaboració de l'informe tecnicoadministratiu que reflecteixi el grau de compliment.

Un completat el tràmit d'al·legacions, l'equip tècnic administratiu procedirà a analitzar la documentació que hi hagi a l'expedient i els documents aportats pels candidats i emetrà els informes tecnicoadministratius amb el grau de compliment de cadascun dels acords marc.

Per a l'emissió de l'informe esmentat se seguirà la metodologia següent:

1. Avaluació del grau de compliment de l'operador abans de l'anàlisi dels ajustaments ocorreguts durant l'horari de servei:

Es parteix de la sol·licitud inicial realitzada per l'operador i es determina el grau de compliment inicial de l'acord marc (percentatge de solcs d'acord marc sol·licitats i adjudicats a l'horari de servei davant de la reserva de capacitat de l'acord marc).

Es modifica aquest percentatge depenent de l'existència de causes no imputables a l'operador i informades sense demora (article 13.3 del RE 2016/545), prenent com a base la informació següent:

- I. Comunicacions prèvies a la sol·licitud de l'horari de servei.
- II. La sol·licitud realitzada per l'operador.
- III. La informació rebuda durant el tràmit d'audiència de l'expedient.

Aquestes causes han de constar acreditades per l'empresa operadora a la documentació que té l'Administrador al seu poder.

Es modifica novament aquest percentatge segons la capacitat alliberada i publicada al catàleg que hagi estat possible readjudicar a altres operadors fins a l'inici de l'horari de servei.

$$\% \text{ IOP} = \frac{\text{si} + \text{r} + \text{a}}{\text{rc}} \cdot 100$$

Las variables integrantes de la expresión anterior tienen la siguiente definición:

- **% IOP:** grau de compliment inicial de l'operador corregit
- **si:** sol·licitud inicial de l'operador per a l'horari de servei
- **r:** solcs no sol·licitats per l'operador, però readjudicats per l'Administrador fins a l'inici de l'horari de servei
- **a:** solcs no sol·licitats per l'operador per causes no imputables a l'operador i no reassignats.
- **rc:** reserva de capacitat a l'acord marc

2. Avaluació del grau de compliment de l'operador després de la finalització de l'horari de servei:

Es parteix del percentatge de compliment inicial corregit de l'acord marc assignat a l'operador a l'apartat anterior.

S'avalua i s'analitza cada ajustament concertat sol·licitat per l'operador al llarg de l'horari de servei. Els ajustos realitzats fora de termini i els solcs no operats sense informar l'Administrador no s'analitzen ni avaluen en aquesta part de l'expedient, ja que meriten l'addició al Cànon A de l'article 97 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Un ajustament concertat pot implicar una disminució del nombre de solcs que s'operen i, per tant, una modificació de la sol·licitud inicial del candidat i del grau de compliment final de l'acord marc.

L'equip avaluador tècnic administratiu haurà d'analitzar cadascun dels ajustaments realitzats per l'operador valorant si les seves causes són o no imputables a l'operador prenent com a base la informació següent:

- I. La sol·licitud normalitzada de l'ajust de capacitat que l'empresa ferroviària va aportar al Gestor de Capacitat.
- II. La informació rebuda durant la comunicació prèvia de l'expedient.

Després d'aquesta anàlisi es poden donar dues situacions:

- I. Si es determina que les causes són causes exògenes, és a dir, no imputables a l'operador, o bé si, independentment de la naturalesa de les causes, la capacitat que s'ha alliberat amb el reajustament s'ha pogut tornar a adjudicar, no es modificarà el percentatge de compliment de l'acord marc.
- II. Si es determina que és imputable a l'operador, els solcs s'inclouran al còmput dels no operats i s'actualitzarà, en conseqüència, el percentatge de compliment de l'acord marc. A l'efecte de calcular de forma correcta la possible penalització posterior, cal un registre de l'eix i la relació, el quilometratge i les parades previstes dels solcs no operats.

Aquesta anàlisi s'ha de fer seqüencialment per a cadascun dels ajustaments que s'hagin produït durant la totalitat de l'horari de servei.

$$\% \text{ FOP} = \frac{\text{si} + \text{r} + \text{a} - \text{d}}{\text{rc}} \cdot 100$$

Les variables integrants de l'expressió anterior tenen la definició següent:

- **% FOP:** grau de compliment final de l'operador.
- **si:** sol·licitud inicial de l'operador per a l'horari de servei.
- **r:** solcs readjudicats per l'Administrador fins a l'inici de l'horari de servei.
- **a:** solcs no sol·licitats per l'operador per causes no imputables a l'operador i no reassignats.
- **rc:** reserva de capacitat a l'acord marc.
- **d:** pèrdua de capacitat per ajustaments, imputable a l'operador i no readjudicada posteriorment.

3. Avaluació del grau de compliment de l'Administrador després de l'acabament de l'horari de servei

S'avalua seqüencialment la repercussió en el percentatge de compliment de cada supressió de solcs realitzada per l'Administrador durant la totalitat de l'horari de servei. L'equip tecnicoadministratiu analitzarà si han concorregut les circumstàncies previstes als acords marc (força major, decisió d'una autoritat pública que té impacte en l'assignació de la capacitat, etc.) que justifiquin la no-disposició de la capacitat per part de l'Administrador.

Després d'aquesta anàlisi es poden donar dues situacions:

- I. Si es determina que han concorregut les circumstàncies previstes a l'acord marc esmentades al paràgraf anterior, no es modificarà el grau de compliment de l'acord marc.
- II. Si es determina que la supressió és imputable a l'Administrador, els solcs s'inclouran dins del còmput d'incompliment de l'Administrador de Infraestructuras i s'actualitzarà en conseqüència el percentatge de compliment de l'acord marc de l'Administrador.

En aquesta avaluació no es consideraran els solcs suprimits durant un pla de transport o qualsevol restricció de capacitat que hagin estat substituïts per d'altres que hagi ofert i acceptat l'operador.

4. Conclusions de l'informe tecnicoadministratiu

A l'informe tecnicoadministratiu s'ha de reflectir el grau de compliment de l'acord marc, tant de l'operador com de l'Administrador. S'hi haurà d'incloure la informació següent:

- Capacitat no operada per l'empresa ferroviària amb detall de la capacitat no operada que excedeixi el marge de flexibilitat inclòs a l'acord marc i, per tant, subjecta a penalització. La informació s'ha de concretar en un llistat de solcs que són penalitzables amb descripció de l'eix, la relació, els tren-quilòmetres afectats i les parades previstes.
- Llistat de solcs suprimits per l'Administrador, llevat dels solcs afectats per les circumstàncies previstes en els acords marc com a causes no imputables a l'Administrador.
- Llistat de solcs complementaris oferts per l'Administrador i acceptats per l'operador.
- Valoració de les al·legacions presentades per l'empresa ferroviària i dels danys i perjudicis que, si és el cas, hagi pogut reclamar.
- Grau de compliment de l'acord marc per part de l'operador, calculat d'acord amb l'expressió recollida a l'apartat 2:
- Grau de compliment de l'acord marc per part de l'Administrador de Infraestructuras, calculat d'acord amb l'expressió següent:

$$\% AI = \frac{rc - s}{rc} \cdot 100$$

Les variables integrants de l'expressió anterior tenen la definició següent:

- **% AI:** grau de compliment de l'Administrador de Infraestructuras
- **rc:** reserva de capacitat a l'acord marc
- **s:** solcs suprimits per l'Administrador durant l'horari de servei, sense alternativa oferta o no acceptada per l'operador, amb excepció dels solcs afectats per les circumstàncies previstes als acords marc que justifiquin la no-disposició de capacitat per part de l'Administrador.

Tenint en compte el contingut de l'art. 11.3 del RE 2016/545 l'equip tecnicoadministratiu haurà de valorar si, a la vista del volum de capacitat deixada d'operar, cal reduir la capacitat marc adjudicada en el període posterior al període en curs.

5. Elaboració de l'informe economicofinancer

L'article 13 del Reglament d'execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat estableix a l'apartat 2 la possibilitat de fixar penalitzacions com a conseqüència de la modificació o la rescissió de l'acord marc, limitades als costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant) incorreguts raonablement, o en els quals es pugui preveure raonablement que incorrerà la part indemnitzada". Així mateix, aquest precepte afegeix que "la part indemnitzada prendrà mesures raonables per impedir o reduir la modificació de l'acord, o per impedir-ne la rescissió o reduir-ne l'efecte, i per cobrir els costos, les pèrdues i les despeses, o per atenuar-ne d'una altra manera els costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant)".

L'apartat 3 de l'article 13 regula les causes d'exempció del pagament de sancions de quantia superior als costos administratius derivats d'una modificació o de la rescissió de l'acord marc en els casos següents:

- I. Quan l'acord hagi estat modificat o anul·lat per causes alienes a la voluntat del candidat i que hagin estat comunicades sense demora a l'Administrador de Infraestructuras.
- II. Quan el candidat hagi vist denegada una sol·licitud complementària de capacitat marc de què depenia la viabilitat del servei ferroviari previst.
- III. Quan l'Administrador de Infraestructuras hagi pogut "readjudicar" els solcs i la capacitat marc de manera que les pèrdues derivades de la modificació o la rescissió de l'acord marc ja estiguin cobertes. Els solcs suprimits durant un pla de transport o qualsevol restricció de capacitat que hagin estat substituïts per altres que hagi ofert i acceptat l'operador no seran considerats en aquesta avaluació.

L'informe econòmic i financer té per objecte el càlcul dels costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant) derivats dels incompliments d'operació de l'operador durant l'horari de servei. Per això i considerat el lucre cessant, es partirà del càlcul dels cànons deixats de percebre per l'Administrador de Infraestructuras i s'elaborarà prenent com a base les conclusions i la informació disponible a l'informe tecnicoadministratiu.

5.1. Règim de penalitzacions:

El règim de penalitzacions que s'aplica als supòsits d'incompliment es concreta específicament les clàusules dels acords marc de capacitat.

Aquest règim és aplicable quan el grau de compliment de l'acord marc per part de l'operador se situï en un percentatge inferior al valor: 100%-marge de flexibilitat (%) de l'acord marc.



5.2. Resultat de l'informe econòmic i financer

L'informe econòmic i financer ha de quantificar, si és el cas, el perjudici econòmic que ha suposat per a l'Administrador l'incompliment dels compromisos de l'acord marc per part de l'operador.

Haurà d'aplicar el règim de penalitzacions a la capacitat no operada per sota del marge de flexibilitat i concretada al llistat de solcs subjectes a penalització recollits a l'informe tecnicoadministratiu.

Amb independència d'això d'abans, l'informe econòmic i financer ha de quantificar el dany generat a l'Administrador per causa dels supòsits 5 i 6 inclosos a la taula de l'apartat anterior.

Així mateix, quantificarà, si és el cas, el valor màxim del perjudici econòmic que l'Administrador pot haver ocasionat a l'operador en haver posat capacitat a disposició de l'operador per sota del nivell acordat en l'acord marc, tenint en compte les dades i els documents aportats a l'expedient per part de l'empresa ferroviària, que acreditin els conceptes previstos a l'article 13 del RE 2016/545.

TRÀMIT D'AUDIÈNCIA DE L'EXPEDIENT

Una vegada emesos els dos informes, l'Administrador de Infraestructuras, tenint en compte el que indica l'article 82 de la Llei 39/2015, de 1r d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques (LPAC), i abans de redactar-ne la proposta de resolució, ha de posar de manifest l'expedient a l'interessat per tal que aquest pugui consultar-lo, sol·licitar còpia dels documents que el componen, al·legar i presentar els documents o les justificacions que consideri pertinents.

RESOLUCIÓ DE L'EXPEDIENT DE COMPLIMENT DELS ACORDS MARC

Un cop finalitzat el tràmit d'audiència, s'analitzaran les al·legacions i s'elaborarà la proposta de resolució, que haurà de ser aprovada pel president d'Adif/Adif-Alta Velocidad, en què, si és el cas, s'imposaran les penalitzacions i el termini de pagament.

Així mateix, en cas que, per motiu de l'incompliment de l'Administrador, l'operador sigui susceptible de ser indemnitzat, es reconeixerà a la Resolució el dret de crèdit al seu favor per l'import determinat.

Contra aquesta Resolució, que esgota la via administrativa, es pot interposar recurs potestatiu de reposició davant el president d'Adif/Adif-Alta Velocidad, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà del dia en què es rebí la notificació, de conformitat amb el que estableixen els articles 112.1 i 123 i següents de la Llei 39/2015, de 1r d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques (LPAC), en relació amb l'article 16.2 del Reial decret 1044/2013, de 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut d'Adif Alta Velocidad ; o bé interposar directament recurs contenciós administratiu davant els jutjats centrals del contenciós administratiu en el termini de dos mesos, comptats des de l'endemà de la notificació, sense perjudici que els interessats puguin exercitar qualsevol altre recurs que considerin oportú.

Aquest procediment no s'aplica per avaluar el compliment d'altres requisits especificats en els acords marc de capacitat que no suposin una alteració del compliment dels compromisos de posada a disposició i d'operació de la capacitat marc que tenen reservada.

4.4.3. CAPACITAT MARC ALLIBERADA

En virtut del que estableix l'article 11.3 del Reglament d'execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària, quan el candidat no tingui intenció de fer servir la capacitat marc durant més d'un mes, ho comunicarà a l'Administrador de Infraestructuras amb més d'un mes d'antelació.

En aquest sentit, de conformitat amb el que estableix la legislació vigent, seguint les recomanacions de la CNMC i per garantir l'optimització i la gestió eficient de l'ús de la capacitat d'infraestructura disponible, l'Administrador de Infraestructuras podrà oferir aquesta capacitat marc disponible tant a les empreses que ja estan operant com a possibles nous candidats.

Aquest oferiment es farà mitjançant la publicació en document annex a la Declaració sobre la Xarxa d'una taula que contindrà la capacitat marc alliberada disponible per a l'horari de servei en vigor classificada per eixos en què s'indiquen els solcs disponibles amb l'horari, dies de la setmana i trajecte amb el seu origen-destinació, així com les parades intermèdies. Aquest document s'ha d'actualitzar a l'inici de cada mes, sempre que hi hagi hagut modificacions respecte de l'actualització precedent.

Les empreses ferroviàries o nous candidats han de sol·licitar aquests solcs que conformen la capacitat marc romanent disponible, amb el mateix horari i les mateixes parades als oferts a la taula, en el període establert per l'Administrador de Infraestructuras a través de l'aplicació informàtica SIPSOR, mitjançant els terminals autoritzats a aquest efecte.

Un cop sol·licitats els solcs inclosos a la taula, s'ha de procedir sempre a l'estudi de viabilitat dels solcs abans de formalitzar-ne l'adjudicació.

Per a l'Horari de Servei 2024-2025 i després de l'anunci definitiu de les marxades, s'ha constatat que no s'ha alliberat capacitat nova que suposi un menor nombre de circulacions que les operades en l'Horari de Servei anterior. En atenció a això, no es podrà oferir capacitat alliberada per a l'Horari de Servei 2024-2025 donat l'elevat nivell de congestió que tenen tant la infraestructura ferroviària com les instal·lacions de servei (estacions), i tenint en compte el deure de cooperació establert a l'article 7.2 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017 relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, al qual es refereix la Instrucció del President d'Adif i Adif-Alta Velocitat de 30 de juliol de 2024 per la qual s'estableix la necessitat de comprovar l'adequació de les instal·lacions de servei afectades per l'adjudicació de capacitat d'infraestructura en cada Horari de Servei en Adif i Adif-Alta Velocitat



4.5. Procediment d'Adjudicació de Capacitat

Les sol·licituds d'adjudicació de capacitat s'han de sustentar en una necessitat comercial confirmada i en una viabilitat tècnica. En el cas contrari, per tal que les sol·licituds d'adjudicació de capacitat se sustentin en una necessitat comercial confirmada i en una viabilitat tècnica, les Empreses Ferroviàries i els candidats poden consultar el Gestor de Capacitat la viabilitat de les seves propostes mitjançant la sol·licitud d'un estudi de capacitat.

Pel que fa al seu abast material, els estudis de capacitat les empreses ferroviàries i els candidats podran sol·licitar-los per motius diversos: estudi d'un solc per a un nou trànsit; la futura sol·licitud de capacitat no és coincident amb la sol·licitud habitual degut, per exemple, a la inclusió de noves parades, utilització de material rodant diferent, etc.

Pel que fa al seu abast temporal, els estudis de capacitat es podran sol·licitar tant amb anterioritat a la sol·licitud de capacitat per al següent horari de servei com durant la seva vigència. L'Administrador haurà de tenir en compte l'estat de la malla en el moment en què es realitzin, el contingut no serà vinculant i no suposarà en cap cas la reserva de la capacitat estudiada.

En cas que un estudi per al següent horari de servei se sol·liciti amb anterioritat a la finalització del termini per a l'adjudicació de capacitat del dit horari de servei, el resultat de l'estudi de capacitat pot variar com a conseqüència del resultat de l'adjudicació definitiva de capacitat.

L'estudi de capacitat s'ha de sol·licitar a través d'un correu electrònic indicant a l'assumpte: "Estudi de Capacitat" a l'adreça següent: gestion.capacidad@adif.es. En el cas de la capacitat internacional, mitjançant l'eina PCS (Path Coordination System)

Aquest correu ha d'acompanyar-se del formulari de l'Annex C emplenat degudament cadascun dels camps que s'hi indiquen.

El Gestor de Capacitat haurà d'analitzar la documentació aportada i, en cas d'advertir-hi defectes o que la informació aportada resulti incompleta, requerirà el sol·licitant perquè, en el termini de 10 dies, esmeni la seva sol·licitud, amb indicació que, si no ho fa, es considerarà que ha desistit de la seva petició, prèvia resolució que haurà de ser dictada en els termes previstos a l'article 21 de la Llei 39/2015, de 1r d'octubre.

El Gestor de Capacitat ha d'elaborar-ho i notificar-ho al sol·licitant en el termini d'1 mes des de la recepció de la sol·licitud o, si és el cas, des de la recepció de la documentació completa de l'estudi de capacitat. Aquest termini podria ser de fins a un màxim de tres mesos, en aquells casos justificats per la seva complexitat especial.

En els casos que els estudis de capacitat siguin de caràcter internacional, és a dir, que suposin l'estudi de solcs que travessen més d'una xarxa, l'Administrador que rebí la sol·licitud s'ha de coordinar amb els administradors implicats per a la realització de l'estudi.

Sens perjudici del que disposa la legislació vigent en aquesta matèria, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tractarà com a confidencial tota la informació comercial i de negoci que se li confii per a l'elaboració dels estudis. Per la seva banda, el candidat es compromet a mantenir la confidencialitat de totes les dades i les informacions que en aquest sentit li siguin facilitades per Adif

Els candidats hauran de fer servir preferentment les eines informàtiques que l'administrador d'infraestructures ferroviàries posa a la vostra disposició (SIPSOR i PCS). Aquells que sol·licitin solcs internacionals també podran fer les peticions a través de l'OSS d'Adif o de qualsevol OSS de la Xarxa de finestretes úniques de RNE i en el cas de les sol·licituds de mercaderies també podran fer-les a les OSS dels Corredors Europeus de Mercaderies.

Les sol·licituds internacionals ocasionals/puntuals s'han de presentar almenys cinc dies hàbils abans de la sortida d'origen del solc.

El Candidat està obligat a actualitzar les dades de les seves sol·licituds. Particularment, haurà de comunicar, com més aviat millor, qualsevol supressió de solcs o la renúncia a una petició, sense que això pressuposi que siguin aplicables la resta de les normes referents a les obligacions sobre l'ús de les capacitats adjudicades.

Per facilitar la tasca als Candidats que acordin amb el Gestor de Capacitat l'ús de SIPSOR, quan s'iniciï el període de peticions per a un nou Horari de Servei, el GC podrà generar automàticament una sol·licitud informàtica al sistema per a la càrrega automàtica dels solcs adjudicats de les empreses ferroviàries que ja comptaven amb capacitat en l'horari de servei anterior a partir dels solcs regulars que estiguin vigents en aquesta data. Aquesta generació no suposa cap dret adquirit de preferència sobre la resta de sol·licituds d'altres candidats. Els Candidats tenen l'obligació de comprovar que s'han introduït al sistema totes les peticions de solcs per al nou període Horari i que totes les dades es troben degudament emplenades; també han d'anul·lar la petició dels solcs per als que no desitgen una nova adjudicació.

El Gestor de Capacitat haurà de comunicar en el moment oportú a SIPSOR, o pel mitjà amb què fossin sol·licitats, els solcs assignats o les modificacions realitzades sobre els solcs ja assignats per qüestions d'ajust tècnic de la malla. Al camp d'Observacions s'indiquen les circumstàncies que condicionin l'aplicació del solc.

Els Candidats tenen l'obligació d'acceptar les marxes assignades o refusar-les, pel mitjà en què hagin estat sol·licitades, com a molt tard quan finalitzi el període d'al·legacions. Passats els terminis establerts sense rebre l'acceptació per part del Candidat d'un solc assignat, el Gestor de Capacitat podrà disposar lliurement del solc.

Amb les marxes acceptades es confeccionaran els documents reglamentaris que corresponguin i es realitzaran les transferències de dades dels plans de transport, sense que això no es consideri en cap cas la vulneració del principi de confidencialitat.

El candidat ha de comunicar obligatòriament al Gestor de Capacitat, en els terminis establerts, l'anunci definitiu d'aquestes marxes. L'anunci de trens consisteix a declarar per part del Candidat, de manera formal, els dies concrets de circulació dels trens. Per als solcs ocasionals (TrenDía), es procedirà a anunciar-los en funció de les dates sol·licitades una vegada hagi estat acceptat el solc.

Amb el procés d'anunci del tren es deixa d'aplicar el principi de confidencialitat del solc i la informació es considera pública a partir d'aquell moment

PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

En el procés d'adjudicació de capacitats el Gestor de Capacitat ha de garantir un accés basat en els principis d'objectivitat, transparència i igualtat, assegurant alhora que la qualitat tècnica dels solcs sigui adequada.

El Gestor de Capacitat ha d'atenir, en la mesura que sigui possible, totes les sol·licituds de capacitat d'infraestructura que rebi. Si això no és possible, ha d'aplicar els criteris d'adjudicació continguts a l'article 11 de l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, i ha de tenir en compte totes les limitacions que afectin els candidats, com els efectes econòmics sobre la seva activitat empresarial.

D'altra banda, l'increment de serveis que s'ha produït a la xarxa ferroviària espanyola després de la liberalització del transport de viatgers ha comportat un enorme increment

del volum de viatgers transportats, principalment als tres corredors d'acord marc. La previsió d'aquest augment progressiu de serveis ha anat desencadenant les declaracions de congestió de determinades instal·lacions de servei. No obstant això, aquestes declaracions de congestió tenen el seu principal efecte en el procediment d'adjudicació de capacitat de via i no en la gestió de fluxos de viatgers a les terminals i les andanes.

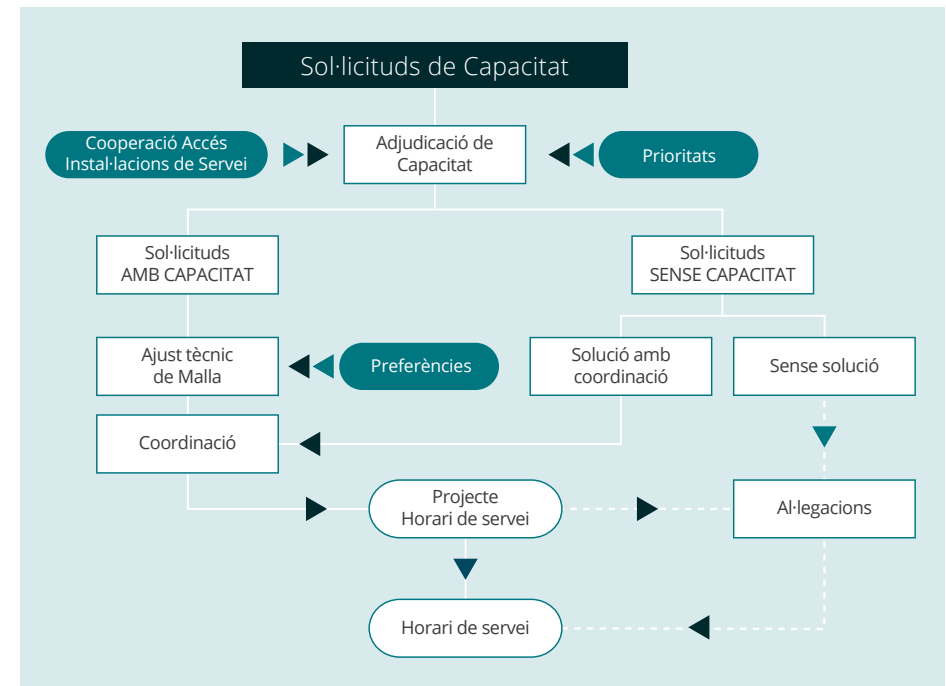
Conseqüentment, i fent ús de les seves competències previstes a l'art 23. 2 apartats p) i q) del Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i l'art 23. 2 apartats p) i q) del Reial Decret 1044/2013, de 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocitat, el President de les Entitats Públiques Empresariales ADIF i ADIF-Alta Velocitat, ha aprovat la següent instrucció:

1. Conformement al que estableix l'article 7, apartat 2 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió de 22 de novembre de 2017 relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, durant el procés de confecció de l'horari de servei, el gestor de capacitat haurà de cooperar amb el gestor de la instal·lació de servei i amb la resta de les àrees responsables per verificar si hi ha capacitat suficient a les instal·lacions de servei afectades, que permeti la prestació dels serveis a les estacions amb total seguretat per als usuaris, així com amb els nivells de qualitat establerts. A aquests efectes, es demanarà d'aquestes àrees els informes pertinents, que quedaran incorporats a l'expedient d'adjudicació de capacitat.
2. Si com a resultat d'aquesta comprovació resulta necessari, es limitaran o denegaran noves sol·licituds de capacitat amb l'objectiu de mantenir en tot moment un funcionament segur, adequat i eficient de les instal·lacions a les estacions de viatgers, tal com queda establert a la Declaració sobre la Xarxa.

El Gestor de Capacitat està legalment facultat per reservar capacitat per a les operacions de manteniment programat, reposició o ampliació de la Xarxa per resoldre problemes d'infraestructura congestionada. Així mateix de conformitat amb la Disposició addicional vint-i-cinquena de la LSF, sobre l'assignació provisional de capacitat, a instància de les Administracions competents i en el marc del dret de la Unió Europea que regula l'adjudicació de contractes de servei públic i la liberalització dels serveis de transport ferroviari, els administradors de les infraestructures ferroviàries estan obligats a fer una reserva provisional de la capacitat d'infraestructura necessària per a l'execució de cada contracte de servei públic, prèviament a la licitació preceptiva.

Les sol·licituds de capacitat per fer treballs de manteniment s'han de presentar durant el procediment d'adjudicació. L'administrador d'infraestructures ferroviàries haurà de tenir degudament en consideració la repercussió de la reserva de capacitat d'infraestructura amb finalitats de feines de manteniment sobre l'activitat dels candidats i informarà tan aviat com sigui possible les parts interessades sobre la manca de disponibilitat de la capacitat d'infraestructura a causa de treballs de manteniment no programats."

El procés d'adjudicació de capacitats per a la confecció de l'horari de servei (i de manera similar, els seus ajustos) es desenvoluparà, per tant, d'acord amb el següent fluxograma:



En els ajustos posteriors a la confecció de l'Horari de Servei, l'Adjudicació de capacitats es resoldrà preferentment en funció de les capacitats residuals i mitjançant la inserció tècnica dels solcs a la malla, procurant no afectar els solcs ja existents.

Per als solcs ocasionals, el Gestor de Capacitat se circumscriurà a les capacitats disponibles, establint com a ordre de prioritats el de recepció de les sol·licituds.

El Gestor de Capacitat queda facultat per admetre petites incompatibilitats entre els solcs quan jutgi que no pertorbaran la circulació de la resta de trens.

FASE DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN LAS FRANJAS HORARIAS CORRESPONDIENTES

Durant aquesta fase es determina quines sol·licituds obtindran capacitat a les línies i períodes horaris corresponents.

Aquest procés es farà inicialment en funció de la capacitat estimada que es disposa a cada línia, segons la tipologia de trànsit, així com de la capacitat disponible a les sales d'embarcament i les andanes, necessaris per a la gestió adequada de fluxos de viatgers dins dels espais de les estacions, segons figuren al Manual de Capacitats. El Manual de Capacitats, que s'actualitza generalment cada trimestre i conté informació sobre la capacitat disponible a la infraestructura (trajectes de la RFIG i vies en estacions coordinades), s'envia per l'Administrador d'Infraestructures als candidats amb llicència en vigor. Una vegada ateses les demandes segons la tipologia de trànsit, les sol·licituds que no hagin obtingut capacitat podran disposar de la capacitat residual d'una altra tipologia de trànsit, sempre que sigui tècnicament viable.

Quan l'Adjudicació de la Capacitat sigui a un Candidat diferent d'Empresa Ferroviària, aquest haurà de comunicar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries les dades de l'EF que utilitzarà aquesta capacitat amb almenys cinc dies d'antelació a la utilització efectiva.

Criterios de Prioridad en la Adjudicación

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adjudicar la capacitat d'infraestructura sol·licitada de la manera següent (Art. 11 Ordre FOM/897/2005):

- a) Si hi ha capacitat disponible per a tots els candidats, se'ls adjudicarà.
- b) Si hi ha coincidència de sol·licituds per a una mateixa franja horària, s'adjudicarà la capacitat mitjançant el procediment de coordinació previst en aquesta DR.
- c) Si la xarxa hagués estat declarada congestionada, es tindran en compte per a l'assignació, per ordre descendent, les prioritats d'adjudicació següents:
 1. L'existència d'infraestructures especialitzades i la possibilitat d'atendre aquestes sol·licituds a aquestes infraestructures.
 2. Els serveis declarats d'interès públic.
 3. Els serveis internacionals.
 4. L'eventual existència d'acords marc que prevegin l'adjudicació d'aquesta sol·licitud de capacitat.
 5. La sol·licitud, per un candidat, d'una mateixa franja horària durant diversos dies de la setmana o en setmanes successives del període horari.
 6. L'eficiència del sistema.

En l'aplicació dels criteris de prioritat, rebran la consideració deguda els serveis sotmesos a obligacions de servei públic, així com els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.

El Gestor de Capacitat ha de vetllar per una optimització i un aprofitament raonables de la capacitat d'infraestructura. En aquest sentit:

- S'ha de procurar que els horaris siguin cadenciats en les línies o serveis per als quals sigui possible, fet que suposa una millor organització del trànsit tant per a l'administrador d'infraestructures ferroviàries com per a l'operativitat dels Candidats, així com que sigui més atractiu comercialment per als viatgers.
- Alguns trens, per les seves característiques tècniques, podrien disminuir la capacitat o la dificultar l'explotació, per la qual cosa l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà restringir la circulació de determinats trens sobre la base exclusivament de criteris tècnics d'explotació (manca de determinats equipaments a bord, temps de marxa inadequats a les característiques de les línies, etc.).
- Quan se sol·liciti un solc per part del Candidat i hi hagi un itinerari alternatiu menys congestionat, el Gestor de Capacitat pot programar el solc a iniciativa seva per la ruta més adequada per tal de propiciar més disponibilitat de capacitat per als trànsits per als quals sigui necessària la ruta més saturada tècnicament i econòmicament. El Gestor de Capacitat n'haurà d'explicar per escrit les raons al Candidat afectat per aquestes situacions.

Quan aquestes exigències siguin significatives en una determinada línia, se'n farà menció al Manual de Capacitats.

FASE D'AJUST TÈCNIC DE MALLA

Quan les sol·licituds hagin obtingut capacitat, s'ha de fer el procés tècnic d'inserció a la malla. Aquest procés està subjecte a determinats principis tècnics d'inserció de solcs i ajustament de malla.

El Gestor de Capacitat està facultat per aplicar els criteris tècnics següents:

Adaptació Tècnica de Solcs

El Gestor de Capacitat pot variar dins uns paràmetres raonables l'horari proposat pels candidats per motius tècnics o bé per compatibilitzar totes les peticions dels diferents candidats. Per tant, podrà establir el temps de recorregut o les parades tècniques que consideri oportunes per garantir la puntualitat de la circulació dels trens, compatibilitzar els diferents solcs i optimitzar la capacitat de via.

Serveis Cadenciats

Les sol·licituds que es facin tenint en compte serveis cadenciats poden tenir determinada preferència durant el procés d'ajust tècnic de malla per aconseguir un servei cadenciat adequat.

Línies especialitzades

En el cas que hi hagi línies alternatives adequades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, després de consultar les parts interessades, pot declarar especialitzada una infraestructura ferroviària concreta per a la prestació de determinats tipus de serveis. Vegeu l'apartat 2.4.1 d'aquest document

L'especialització d'una infraestructura ferroviària no n'impedeix l'ús per a la prestació d'altres serveis si hi ha capacitat i el material rodant té les característiques tècniques necessàries per a l'ús de la infraestructura.

En aquestes línies, el procés d'assignació de capacitats, per part del Gestor de Capacitat es pot fer donant determinada preferència en l'ajust tècnic de malla als serveis que

compleixin els requeriments tècnics de la línia especialitzada, a més de la prioritat d'adjudicació de capacitat que determina l'Ordre FOM/897/2005.

Trànsits Obligació de Servei Públic

El Gestor de Capacitat pot atorgar preferència als serveis que cobreixin determinats serveis públics durant el procés d'ajust tècnic de malla, especialment en hora punta.

Trens de Llarga Distància (Viatgers o Mercaderies)

Atesa l'especial complexitat tècnica que comporta la construcció de solcs de gran longitud i a l'efecte d'optimitzar la capacitat d'infraestructura, ja que aquests circulen per un gran nombre de línies, particularment els internacionals, el Gestor de Capacitat pot donar preferència al grafiat de malla als trens de més recorregut.

El Gestor de Capacitat ha de procurar que, si no s'hi oposa res, els solcs assignats a l'Horari de Servei anterior que obtinguin capacitat en el nou Horari de Servei, conservin bàsicament les seves característiques primordials.

Al final d'aquest procés, el Gestor de Capacitat assignarà als Candidats els solcs corresponents. En el cas dels solcs regulars, aquesta assignació serà provisional fins que culmini la fase de coordinació i el període d'al·legacions.

4.5.1. CALENDARI ANUAL DE SOL·LICITUD DE CAPACITAT (HORARI DE SERVEI)

Dins del procés d'assignació de solcs, el compliment dels calendaris programats és essencial per garantir la qualitat del servei ferroviari i permetre planificar la logística dels diferents intervinents en el procés, així com possibilitar que el conjunt de candidats disposi dels seus horaris definitius en temps oportú.

Per donar resposta a les sol·licituds presentades fora de termini, el Gestor de Capacitat ha d'avaluar-ne l'abast, comunicant als Candidats la seva decisió com més aviat millor una vegada finalitzi l'adjudicació definitiva de les sol·licituds presentades dins de termini, i fins i tot pot donar-los tractament en ajustaments posteriors, assignant eventualment les capacitats residuals a les dites sol·licituds.

Horari de Servei

L'Horari de Servei integra totes les dades que determinen els moviments planificats de trens i material rodant que tindran lloc sobre una determinada infraestructura en un període de temps preestablert, comprès entre el segon diumenge de desembre i el segon dissabte de desembre de l'any següent. L'horari de servei s'ha de fixar una vegada a l'any i entrarà en vigor a les dotze de la nit del segon dissabte de desembre.



Els solcs s'adjudiquen a les EE.FF. i Candidats exclusivament per al seu ús durant l'Horari de Servei per al qual van ser sol·licitats.

Calendari de Reserva de Solcs

Solcs Regulars (Servitren)

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias posa a disposició dels candidats una àmplia possibilitat d'ajustaments amb uns terminis adequats per donar resposta a la majoria de necessitats de transport.

Quan un Candidat pretengui emprendre modificacions al seu Pla de Transport que puguin alterar substancialment els esquemes d'explotació vigents, ha de comunicar anticipadament aquesta circumstància al Gestor de Capacitat, que avaluarà la conveniència de proposar un calendari de programació més ampli. Si no es produeix la comunicació anterior, el Gestor de Capacitat pot denegar-ne la implantació i proposar una data en la qual sigui tècnicament viable la materialització de l'estudi de les modificacions plantejades.

El candidat que vulgui sol·licitar capacitat d'infraestructura per explotar un servei de transport de viatgers, coincident amb un amb obligacions de servei públic, ha d'informar l'administrador d'infraestructures ferroviàries i la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència amb una antelació mínima de 18 mesos respecte a l'entrada en vigor de l'horari de servei a què correspongui la sol·licitud de capacitat per poder avaluar els possibles efectes econòmics als serveis existents (Art. 59.7 de la LSF).

Els calendaris que figuren a continuació inclouen les dates límit de forma genèrica, on X és la data del Canvi de Servei per a la publicació de l'HORARI DE SERVEI ANUAL.

CALENDARI INTERNACIONAL	
Inici del termini de presentació de sol·licituds	El diumenge després del 2n dissabte de desembre
Establiment de solcs internacionals de catàleg	X-11 mesos (2n dilluns de gener)
Finalització del termini de sol·licitud de capacitat	X-8 mesos (2n dilluns d'abril)
Assignació provisional de Capacitat (Comunicació del projecte d'Horari de Servei)	X-5 mesos (12 setmanes després de la finalització del termini de sol·licitud de capacitat)
Al·legacions	Entre X-5 i X-4 mesos (1 mes)
Comunicació definitiva de l'horari de servei	X-3,5 mesos (3r dilluns després del període d'al·legacions)
Comunicació de l'anunci	X-1,5 mesos
Inici de l'horari de servei	12 h de la nit del 2n dissabte de desembre

CALENDARI NACIONAL	
Inici del termini de presentació de sol·licituds	El diumenge després del 2n dissabte de desembre
Finalització del termini de sol·licitud de Capacitat	X-6 mesos
Assignació provisional de Capacitat (Comunicació del projecte d'Horari de Servei)	X-4 mesos
Al·legacions	Entre X-4 i X-3 mesos (1 mes)
Comunicació definitiva de l'horari de servei	X-2 mesos
Comunicació de l'anunci	X-1,5 mesos
Inici de l'horari de servei	12 h. de la nit de 2nd dissabte de desembre

(*) Els terminis del Calendari Nacional són conformes amb l'Ordre FOM 897/2005

(*) Els terminis del Calendari Internacional estan alineats amb el document Procedures for designing the annual timetable V.2.0 de RNE

Per oferir a les EE.FF. i als Candidats una agilitat adequada i donar resposta a les necessitats del mercat, amb uns nivells adequats de qualitat dels serveis, amb independència del moment en què se sol·licitin, es preveu la modificació de l'horari de servei durant la seva vigència. Prèviament a l'entrada en vigor de l'horari de servei, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries pot programar dates d'ajust perquè els candidats puguin introduir modificacions al seu Pla de Transport. Per a establir el calendari s'han de consultar els diferents Candidats.

Aquests ajustos poden ser de dues classes:

Ajustos Concertats

Estan concebuts perquè els Candidats realitzin la major part de les modificacions del Pla de Transport durant l'hora de servei. En aquests ajustos, el Gestor de Capacitats podrà fer les adequacions tècniques a la malla que consideri oportunes i els Candidats han d'assumir i garantir la implantació de les modificacions que es comuniquin en els terminis establerts.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'exercir plenament en aquests ajustos la facultat de coordinació entre els Candidats quan sorgeixin interferències en els solcs d'un candidat per peticions comercials d'un altre candidat.

Els terminis normals que serviran de base per a l'elaboració del calendari es determinen segons la taula de dates límit següent, on **M** és el mes corresponent a la data de l'Ajust Concertat:

A l'Annex A figuren les dates concretes per a cada Ajust Concertat dels anys 2025 i 2026.

El Gestor de Capacitat pot establir uns terminis extraordinaris quan conflueixin circumstàncies que exigeixin un període de programació més ampli per a la totalitat de la Xarxa o únicament per a determinats eixos o relacions.

Ajustos Mensuals

L'objectiu és facilitar l'adequació al Pla de transport de cada candidat. Considerant que els curts terminis de programació i el marc constret de modificació de la malla en aquest tipus d'ajustos dificulten l'estudi de grans variacions de solcs, el Gestor de Capacitat pot refusar algunes sol·licituds per aquest motiu quan els terminis previstos de planificació siguin insuficients o les peticions suposin una modificació substancial de l'explotació.

A continuació, s'indiquen els terminis aplicables amb caràcter general. **D** és el dia de l'ajust i les dates límit són:

AJUSTOS CONCERTATS	
Recepció de peticions de Capacitat	M – 4
Assignació provisional de Capacitat	M – 3
Al·legacions	15 dies
Comunicació definitiva de capacitat	M – 2
Comunicació de l'anunci	M – 1
Ajust Concertat	M (12 h. de la nit del 2nd sissabte de juny)

AJUSTOS MENSUALS	
Recepció de propostes de Capacitat	D – 21 dies
Assignació provisional de Capacitat	D – 14 dies
Al·legacions	D – 14 dies a D – 10 dies
Comunicació del l'anunci	D – 10 dies
Ajust Mensual	D

A l'Annex A figuren les dates concretes per a cada Ajust Mensual dels anys 2025 i 2026.

Pel que fa al calendari d'Ajustos Mensuals, s'apliquen els terminis genèrics detallats anteriorment sense requerir cap comunicació expressa, excepte en els casos concrets en què sigui aconsellable establir uns terminis específics per coincidir, per exemple, amb períodes de vacances.

Modificacions

En virtut del Paràgraf 2 del punt 6 de l'annex de la Decisió Delegada 2017/2075, el Gestor de Capacitat pot reprogramar un solc ferroviari adjudicat si això és necessari per garantir la millor adequació possible entre totes les sol·licituds de solc i ho ha d'aprovar el candidat a què ha estat adjudicat el solc.

Per causes extraordinàries i justificades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot autoritzar:

- La realització d'ajustos en dates diferents de les acordades..
- L'aplicació de terminis diferents dels establerts
- La modificació o la supressió de solcs en determinades línies, sense cap mena de restricció, quan es tracti de causes excepcionals.

No es consideren variacions de solc de cara als Candidats les alteracions en les quals:

- No es variïn les condicions amb què van ser sol·licitats els solcs.
- No s'alteri l'horari a les parades comercials per a trens de viatgers.
- Per a trens de mercaderies, no es variï l'horari comercial més de 15 minuts en qualsevol punt del recorregut.

En aquestes circumstàncies, el Gestor de Capacitat pot alterar els solcs en qualsevol moment sense obligació de consulta prèvia als Candidats, però ha de comunicar la variació quan comporti canvi de codi del solc o de l'horari comercial en qualsevol dels punts del seu recorregut.

Solcs Ocasionals (TrenDía)

Perquè sigui possible donar resposta a les sol·licituds dels Candidats a través del producte TrenDía, cal que la petició sigui realitzada amb una mínima antelació.

SOLCS OCASIONALS (TRENDÍA)

Termini màxim de resposta	5 dies hàbils

Per a solcs internacionals, si no hi ha solcs de catàleg disponibles que s'ajustin a la sol·licitud, aquesta circumstància es comunicarà al Candidat en aquest mateix termini de cinc dies hàbils i hi haurà un termini màxim de 30 dies per establir un solc a mida.

El Gestor de Capacitat requerirà uns terminis diferents per les sol·licituds que comportin un volum elevat de solcs com, per exemple, en el cas de campanyes o quan conflueixin circumstàncies que exigeixin un període de programació més ampli. També es pot demorar la resposta, quan l'antelació amb què se sol·liciti un solc TrenDía sigui tan gran que el Gestor de Capacitat estimi que el servei regular de trens no està prou consolidat per fer estudis de trens ocasionals.

Per raons excepcionals i justificades els candidats podran sol·licitar solcs amb menys de cinc dies hàbils. Aquest servei d'adjudicació de solcs ocasionals es presta només

en dies hàbils (de dilluns a divendres) i les sol·licituds s'han de presentar abans de les 12 hores del dia anterior a la sortida sol·licitada del tren. La resposta serà notificada abans de les 18 hores del mateix dia.

Requisits específics per a la sol·licitud i l'adjudicació de solcs regulars i ocasionals per a trens de viatgers a Estacions Coordinades.

Estació Coordinada és l'estació de viatgers amb altes exigències de qualitat de servei en què es preveu una elevada demanda d'ocupació i d'estacionament a les seves vies. Aquestes estacions requereixen un ús racional de la programació de la capacitat d'estacionament i necessiten una intensificació en la informació i la coordinació general de trens.

Per a aquestes estacions, les Empreses Ferroviàries i Candidats, quan emplenin les seves sol·licituds de capacitat, han de sol·licitar expressament al Gestor de Capacitat:

- Les necessitats concretes de temps d'ocupació de vies.
- Informar del tren següent per rotació de gràfic.
- La longitud dels trens per als quals se sol·licita l'estacionament.

Tot això permetrà un millor coneixement de les necessitats de les EE.FF. i Candidats i afavorirà una programació i una organització més correcta de l'estació per continuar oferint uns nivells de qualitat de servei adequats a la tipologia dels trens.

El Gestor de Capacitat, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris, adjudicarà la capacitat a les vies de les estacions. Les Empreses Ferroviàries i Candidats tenen dret a la utilització de les vies esmentades d'acord amb les condicions adjudicades i acceptades prèviament.

Les sol·licituds d'assignació de capacitat a les estacions coordinades se sustentaran en la necessitat del candidat i en la viabilitat tècnica d'ocupació de vies de la instal·lació. Aquestes peticions estaran vinculades a sol·licituds de trens de viatgers inclosos al Pla de Transport (ServiTREN), i, en alguns casos, també es podran realitzar juntament amb sol·licituds ocasionals (TrenDÍA).

Tant la sol·licitud d'estacionament com la longitud del tren s'han d'indicar als camps habilitats a aquest efecte a SIPSOR i als models de sol·licitud de capacitat que es troben recollits a l'Annex C d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

El Gestor de Capacitat està facultat per modificar la capacitat d'estacionament de les vies en una Estació Coordinada per tal de permetre la realització de operacions de manteniment programat o de reposició o ampliació dels actius que hi estan vinculats. Aquestes actuacions es coordinaran a través de les comissions TOC, de conformitat amb el que s'indica a l'apartat 4.5.

Per facilitar les operacions de trànsit del conjunt de trens per motius d'incidències, retards, trens addicionals, etc., l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot variar les vies assignades prèviament, procurant que aquestes modificacions siguin les menys possibles i avisant d'aquests canvis amb la màxima antelació possible.

Quan les EE.FF. sol·licitin l'ús de les vies d'estacionament de les Estacions Coordinades per a l'apartat de material, especialment en horari nocturn, l'adjudicació de capacitat s'inclourà al gràfic d'ocupació de vies.

Si no fos possible atendre totes les sol·licituds, s'aplicarien de manera raonada els criteris d'adjudicació següents:

- Es prioritzaran les empreses ferroviàries que no disposin de vies d'estacionament per a l'apartat de material en un entorn proper a l'Estació Coordinada de que es tracti.
- Les vies disponibles i les possibilitats operatives.
- L'ordre de sortida de les circulacions comercials a l'inici del servei.
- El repartiment percentual de trens de cada E.F. que tinguin origen o destinació a l'estació.
- L'eficiència del sistema.

A la xarxa titularitat d'Adif, actualment no hi ha estacions declarades coordinades.

4.5.2. SOL·LICITUDS D'ADJUDICACIÓ DE SORCS INTERNACIONALS FORA DE TERMINI

Les sol·licituds internacionals "fora de termini" són les peticions de capacitat que se sol·liciten després de la finalització del termini de sol·licituds de capacitat regular anual i fins a 2 mesos abans de l'inici de l'Horari de Servei.

El Gestor de la Capacitat ha d'atendre les sol·licituds "fora de termini" de les Empreses Ferroviàries amb la capacitat residual, sobrant després de l'elaboració de l'Horari de Servei regular.



4.5.3. SOL·LICITUD ADHOC

Són les sol·licituds de capacitat que fan els candidats/EE.FF. perquè el Gestor de la Capacitat li elabori solcs a mida de les seves necessitats de transport.

SOLCS AMB RESERVA

Solcs Regulars (ServiTren)

Són els solcs sol·licitats per a una freqüència de circulació significativa dins de l'Horari de Servei (de l'ordre de 40 dies). Suporten la circulació dels trens que conformen el Pla de Transport de cada Candidat. El conjunt de solcs regulars integra l'Horari de Servei.

Solcs Ocasionals (TrenDía))

Aquests solcs es programen per donar resposta a les demandes puntuals de les EE.FF. i dels Candidats que, en funció dels seus dies limitats de circulació i l'escassa antelació de la seva sol·licitud (fins a 24 hores abans de la sortida sol·licitada d'origen del tren), no s'inclouen al Pla de Transport.

SOLCS SENSE RESERVA

Quan no sigui possible per al Candidat fer la reserva de capacitat en temps oportú, l'Administrador d'infraestructures disposa de dues modalitats de solcs sense reserva.

Solcs Especials amb Sol·licitud

Aquests solcs s'assignen a petició expressa de les EE.FF. i dels Candidats, arran de necessitats de transport no programades i que es generen normalment amb menys d'un dia d'antelació. La posada en circulació dels trens en aquests solcs ha de ser excepcional i motivada per circumstàncies justificades.

Solcs Especials sense Sol·licitud

Aquests solcs són assignats amb motiu d'incidències o per incompliment de les condicions de transport programades per les EE.FF. o per altres candidats, normalment a iniciativa d'ADIF.

4.5.4. PROCÉS DE COORDINACIÓ

La fase de coordinació ha estat concebuda per resoldre els conflictes que puguin sorgir, eventualment, entre les diferents sol·licituds i adjudicacions de capacitat d'infraestructura per a la millor adequació possible entre elles.

En el cas que el Gestor de Capacitat detecti que durant el període previst per a l'elaboració del projecte d'horari de servei s'hagin demanat sol·licituds incompatibles entre si o quan la capacitat adjudicada al Candidat no satisfaci les seves necessitats i el Candidat ho expressi per escrit en els terminis establerts, ha de provar de satisfer totes les sol·licituds mitjançant el procés de coordinació.

Amb aquesta finalitat, el Gestor de Capacitat ha de procurar trobar solucions alternatives que donin resposta a les sol·licituds dels Candidats o resoldre els conflictes consultant els Candidats.

Durant aquesta consulta, l'administrador d'infraestructures ha de facilitar als Candidats la informació següent, de forma gratuïta i per escrit:

- a) L'adjudicació de capacitat sol·licitada per altres candidats en els mateixos trajectes.
- b) L'adjudicació de capacitat atorgada prèviament a tots els altres candidats en els mateixos trajectes
- c) L'adjudicació de capacitat alternativa proposada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
- d) La informació detallada sobre els criteris aplicats al procediment d'adjudicació de capacitat.

Aquesta informació s'ha de facilitar sense revelar la identitat dels altres candidats, llevat que aquests Candidats estiguin expressament d'acord amb què es divulgui.

PROCEDIMENT PER RESOLDRE CONFLICTES A LES SOL·LICITUDS

En la confecció de l'Horari de Servei o durant els Ajustos Concertats, els Candidats disposen d'un termini màxim de deu dies hàbils a partir de la data de la proposta d'Adjudicació de Capacitat, per acceptar-la o rebutjar-la, així com per fer-hi les observacions oportunes. Aquestes observacions han de ser presentades per escrit i motivades. Aquest termini és de tres dies hàbils a partir de la data de la proposta d'adjudicació de la capacitat per a la resta dels casos.

Durant el procés de coordinació de les sol·licituds, el Gestor de Capacitat pot proposar als candidats, dins de límits raonables (± 60 minuts), adjudicacions de capacitat d'infraestructura que difereixin del que sol·licita.

Es podran fer les rondes de coordinació que el Gestor de Capacitat consideri oportunes per intentar assolir uns acords satisfactoris.

En el cas que no sigui possible aconseguir una solució acceptable per a tots els candidats després de desenvolupar el procés de coordinació, el Gestor de Capacitat ha d'adoptar la solució que més convingui al conjunt del sistema ferroviari:

- En la creació de l'Horari de Servei s'ha d'optimitzar l'ús de la infraestructura, evitant un ús ineficient que n'impedeixi obtenir el màxim rendiment.
- En la mesura que sigui possible, s'han d'oferir alternatives que permetin la coexistència de diferents Candidats en períodes horaris, amb l'oferta d'adjudicacions de capacitat que poden variar lleugerament del que se sol·licita, tenint en compte que, sempre que s'ofereixin dins una franja de 60 minuts, es donaria satisfacció a totes les sol·licituds.
- A les línies especialitzades o amb trànsit predominant (Alta Velocitat, Rodalies, etc.) tindran prioritat i/o preferència els que corresponguin a aquesta especialització, i es valorarà l'ús de la totalitat de la línia sobre els que en fan servir només una part.
- Així mateix, rebran la consideració deguda els serveis sotmesos a obligacions de servei públic, així com els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.
- També es donarà preponderància als serveis que hagin estat sol·licitats en funció d'un Acord Marc o que siguin objecte de serveis cadenciats o sistemàtics.
- En infraestructures declarades congestionades, el Gestor de Capacitat pot modular l'aplicació dels estrictes criteris d'adjudicació de capacitat per tal de garantir, tant com sigui possible, l'accés de tots els candidats que hagin sol·licitat l'adjudicació de capacitat.

La decisió final del Gestor de Capacitat pot ser objecte d'al·legació segons l'epígraf següent, 4.5.5 Procés d'Al·legacions.

Per ampliar informació, vegeu l'Annex J Procediment de Resolució de Conflictes.

4.5.5. PROCÉS D'AL·LEGACIONS

Es fixa un termini de presentació d'al·legacions mínim d'1 mes, comptador des de la comunicació del projecte de l'horari de servei als candidats. A la vista de les al·legacions rebudes, l'Administrador confirmarà o modificarà l'adjudicació provisional de capacitat en el termini màxim d'un mes.

Això no obstant, en el cas que una empresa ferroviària assenyali a les seves al·legacions que podria requerir la intervenció de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC) en virtut de l'article 12.1.f de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació del dit organisme, de conformitat amb el que estableix la CNMC a la resolució de data 15 de febrer de 2024 dictada a l'expedient STP/DTSP/060/23, el termini en què l'Administrador confirmarà o modificarà l'adjudicació provisional de capacitat serà de 15 dies com a màxim.

En el cas de sol·licituds per a l'hora de servei presentades fora de termini o per als solcs assignats en ajustos de l'hora de servei, el període d'al·legació serà de cinc dies hàbils des de l'adjudicació de capacitat i de dos dies hàbils per als solcs ocasionals.

Aquestes al·legacions han de ser remeses per escrit a la Prefectura d'Adjudicació de Capacitat de la Direcció de Gestió de Capacitat a través de la seu electrònica d'Adif. Per ampliar informació, vegeu l'annex J Procediment de resolució de conflictes..

4.6. Infraestructura Congestionada

La Directiva 2012/34/UE, del Parlament Europeu i del Consell, per la qual s'estableix un espai ferroviari únic (text refós), defineix les infraestructures congestionades, que es defineix amb detall a la legislació nacional, a través de l'Ordre FOM 897/2005, específicament a l'art. 17:

"Quan després de coordinar les franges horàries sol·licitades i consultar els candidats afectats, no sigui possible atendre, de la manera adequada, les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de declarar com congestionada la part de la infraestructura afectada. la infraestructura per a la qual es prevegi una insuficiència de capacitat en un futur proper rebrà la mateixa qualificació".

La declaració com congestionada d'una infraestructura permet modular l'aplicació dels criteris d'adjudicació estrictes a fi de garantir, en la major mesura possible, l'accés de tots els candidats que hagin sol·licitat l'adjudicació de capacitat.

Quan una infraestructura es declari congestionada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de dur a terme una anàlisi de capacitat, llevat que ja s'apliqui un pla d'augment de capacitat.

A la Declaració sobre la Xarxa s'indiquen les regles i els criteris que, d'acord amb el que estableix l'article 11.c de l'Ordre FOM 897/2005, s'han d'aplicar en el cas d'infraestructura congestionada per a l'adjudicació de capacitat.

En el cas d'infraestructura congestionada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot modular l'aplicació dels criteris d'adjudicació estrictes previstos a l'article 11 de l'Ordre FOM/897/2005.

Hi ha diverses maneres d'analitzar la congestió d'una infraestructura; en una primera classificació, es pot estudiar per trams de línia o per terminals i, en tots dos casos, cal fer un estudi per franges horàries. Tot i que hi ha alguns trams de línia força congestionats perquè són trams compartits per diferents corredors, la realitat és que, en termes d'adjudicació de capacitat, l'aspecte més restrictiu són les vies d'estacionament a les estacions de viatgers.

Quan es declari congestionada una infraestructura, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'exigir la cessió de les franges horàries que, en un període d'almenys un mes, hagin estat utilitzades menys d'un 80% en infraestructures congestionades, 50% a la resta, llevat que això es degui a causes no econòmiques alienes al control dels candidats.

Així mateix, en el cas d'infraestructures congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà reduir la capacitat adjudicada quan, en un període almenys d'un mes, aquesta capacitat hagi estat utilitzada per sota de la quota establerta.

Actualment, cap infraestructura està declarada com congestionada a la xarxa titularitat d'Adif.



4.7. Transports Excepcionals i Mercaderies Perilloses

TRANSPORTS EXCEPCIONALS

Són transports excepcionals (TE) els que, per les dimensions, el pes o la distribució i el condicionament de la càrrega, només es puguin admetre en unes condicions tècniques i operatives. Necessiten un estudi de viabilitat en què es tindran en compte, a més, les possibilitats físiques de la xarxa i l'impacte d'aquesta circulació sobre les línies per les quals han de circular.

"Les EE.FF. que vulguin realitzar un Transport Excepcional s'han d'adreçar a la Subdirecció de Seguretat a la Circulació de l'Administrador de Infraestructuras fent la sol·licitud del Transport Excepcional d'acord amb el que disposa el procediment d'Adif i ADIF-Alta Velocidad sobre obtenció d'autorització per a la circulació d'un transport excepcional per poder donar resposta, amb el dictamen de les àrees tècniques afectades de l'Administrador de Infraestructuras, amb l'emissió de la corresponent autorització o, si no n'hi ha, si el transport excepcional no és viable, amb la comunicació de les causes que n'impossibiliten la realització.

La Subdirecció de Seguretat a la Circulació ha de comunicar a través del Registre General de Documentació (RGD) l'Autorització de Transport Excepcional aprovada, amb les condicions de circulació i les possibles restriccions del transport i a les àrees d'activitat d'Adif i ADIF-Alta Velocidad afectades.

Vegeu també l'**apartat 3.4.3** d'aquest document. Per a més informació, consulteu la Direcció Corporativa de Seguretat en la Circulació (Directori d'Adif, apartat 1.6).

TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

Les EE.FF. i els Candidats han d'indicar a les seves sol·licituds d'Adjudicació de Capacitat que aquesta s'emprarà per al transport de matèries perilloses, a més de sol·licitar les parades que siguin necessàries per a la realització de la seva intervenció, perquè es prevegi adequadament en el procés de programació d'acord amb l'Art. 47.5 de l'RSF.

Quan es tracti d'afegir material que transporti MM. PP. a trens que no el tenen previst en el pla de transport, és obligatori sol·licitar l'autorització de l'administrador d'infraestructures ferroviàries prèviament a la seva expedició.

Pel que fa a l'admissió del tren a via regulada, les EE.FF. han d'informar de les dades reals dels vagons que transporten Mercaderies Perilloses, el número d'ordre que ocupen en la composició del tren, el tipus de mercaderies que es transporten, el n. ONU, la seva denominació, quantitat, origen i destinació, segons el que s'indica en el 1.4.3.6. del RID.

Les EE.FF. i els Candidats han de garantir el compliment de totes les prescripcions i les normes que regeixen aquests transports per salvaguardar la seguretat de tercers i de les mateixes infraestructures.

4.8. Control de l'Ús dels Solcs

Les EE.FF. i els Candidats tenen l'obligació de fer servir la capacitat obtinguda en les condicions en què els va ser assignada.

4.8.1. NORMES PER A LA MODIFICACIÓ DE SOLCS PER PART DEL SOL·LICITANT

Vegeu l'apartat 4.5.1 Ajustos Concertats i Ajustos Mensuals.

4.8.2. NORMES PER A LA REPROGRAMACIÓ DE SOLCS PER PART DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES

Vegeu l'apartat 4.5.1 Ajustos Concertats i Ajustos Mensuals.

4.8.3. NORMES PER AL NO-ÚS DE SOLCS PER PART DEL SOL·LICITANT

Vegeu l'apartat 4.8.4.

4.8.4. NORMES PER AL CONTROL DE L'ÚS PER PART DEL SOL·LICITANT

Les EE.FF. i Candidats tenen l'obligació de fer servir la capacitat obtinguda en les condicions en què els va ser assignada. En cas d'infraestructures congestionades, el no-ús injustificat dels solcs assignats pot ser causa d'infracció greu, en cas que sigui imputable a l'EF. (Art. 107, apartat 2.4, de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari).

El Gestor de Capacitat ha de fer mensualment una anàlisi del nivell d'utilització dels solcs assignats. Sense perjudici de les accions previstes en la LSF i que l'administrador d'infraestructures ferroviàries pugui emprendre en els casos que suposin una pèrdua important per a un ús eficaç de la infraestructura, el Gestor de Capacitat proposarà a les EE.FF. i als Candidats la supressió o la modificació dels solcs quan detecti la manca d'ús sistemàtica, especialment en el cas de línies congestionades.



Quan el percentatge d'ús estigui per sota d'un 80% en línies congestionades i d'un 50% en la resta, en un període continuat d'un mes, el Gestor de Capacitat també pot modificar l'assignació de capacitat, sense restriccions d'horari, comunicant per escrit aquesta circumstància i justificant de manera raonada les causes de la decisió adoptada. S'estableix un període d'al·legacions de 10 dies a favor de l'E.F. o Candidat.

4.9. TTR per a la Gestió Intel·ligent de la Capacitat

4.9.1. OBJECTIUS DE TTR

RailNetEurope (RNE) i Forum Train Europe (FTE), amb el suport de l'European Rail Freight Association (ERFA), treballen en un projecte anomenat TTR amb l'objectiu d'harmonitzar i de millorar el sistema d'horaris ferroviaris per augmentar la competitivitat del ferrocarril.

El TTR consisteix en una planificació millorada de la distribució de la capacitat de la infraestructura (incloses les restriccions de capacitat temporals) i del procés d'assignació de capacitat.

El propòsit és atendre millor les necessitats del mercat i conduir a un ús optimitzat de la capacitat existent. Es pot trobar informació detallada sobre el projecte a ttr.rne.eu

L'objectiu és assolir la implementació del TTR de manera progressiva a partir de l'horari de servei 2024-2025 sempre que recolzi en el marc legal europeu i nacional.

L'estratègia de capacitat de tots els administradors que formen part de RNE es troba publicada a l'enllaç següent: <https://rne.eu/capacity-management/capacity-strategies/>

4.9.2. FACTORS DEL PROCÉS

El procés TTR es basa en els factors següents:

- Estratègia de capacitat ($X^* - 60$ a $X^* - 36$ mesos): l'estratègia de capacitat és la planificació de la capacitat a llarg termini de l'administrador d'infraestructura.
- Model de capacitat ($X^* - 36$ a $X^* - 18$ mesos) amb partició de capacitat: el model de capacitat ofereix una definició més detallada del pronòstic de la demanda i la divisió de la capacitat en planificació anual, planificació progressiva i restriccions temporals de capacitat i capacitat no planificada.
- Conformació internacional de les restriccions temporals de capacitat (TCR).

- Capacitat per a sol·licituds anuals: capacitat per coordinar-se en un termini definit o posada a disposició per a sol·licituds fetes fora d'aquest termini.
 - Capacitat per a sol·licituds de planificació progressiva: capacitat dedicada basada en bandes de capacitat per a una finestra de temps o rutes definides, amb terminis de sol·licitud específics.
 - Capacitat per a sol·licituds ad hoc: capacitat residual per a sol·licituds presentades menys de 30 dies abans de l'operació.
- * X representa el primer dia de l'horari de servei 2025.

4.9.3. IMPLEMENTACIÓ

L'administrador d'infraestructures participa en la implementació del projecte en l'àmbit nacional. Els primers passos en la implementació del TTR s'estan fent per a l'HS 2025, si bé de manera progressiva, implantant els components que són viables per qüestions normatives i per la necessitat de desenvolupar noves eines digitals.

Així mateix, la implementació del TTR s'ha de fer gradualment quant a l'abast geogràfic, començant amb algunes línies i incrementant aquest abast progressivament. Les línies en què es va implantant el TTR s'especifiquen a l'estratègia de capacitat de cada HS.

Per a més informació, podeu posar-vos en contacte amb Adif (One Stop Shop).

4.9.3.1. ESTRATÈGIA DE CAPACITAT

Com a primer pas en la implantació del TTR, els Administradors d'Infraestructura han d'elaborar una Estratègia de Capacitat per a cada Servei Horari, que s'estructurarà per línies i l'objectiu del qual és servir com a base per a una planificació d'horaris més precisa en considerar les previsions tant de l'Administrador com dels Candidats per als propers Horaris de Servei.

Ha de contenir informació de caràcter general relativa a la previsió de fluxos de trànsit, noves infraestructures disponibles, restriccions temporals de capacitat, etc. que suposin un impacte important, que permeti afrontar una planificació primerenca de la capacitat en l'àmbit europeu.

L'administrador d'infraestructures ha elaborat l'Estratègia de Capacitat per als HS 2025 i 2026 per a algunes línies de la RFIG, que s'ampliaran gradualment a mesura que s'avanci en la implantació del projecte TTR a Europa.

4.9.3.2. MODEL DE CAPACITAT I DE DISTRIBUCIÓ DE LA CAPACITAT

Per continuar amb el procés d'implementació del projecte TTR en l'àmbit nacional després de l'Estratègia de Capacitat, l'administrador d'infraestructures ha publicat el model de capacitat per a l'Horari 2024-2025 de les línies incloses a l'Estratègia de Capacitat per a l'HS 2024/2025 publicada al juliol de 2022 i elaborarà el Model de Capacitat per als successius Horaris de Servei.

El model de capacitat es basa en la capacitat posada a disposició per l'administrador d'infraestructures, els requisits del mercat (per exemple, nous plans de servei) i els TCR (Restriccions temporals de capacitat) i serveix com a base per ajustar la capacitat que es posarà a disposició dels Candidats. Per complir aquest propòsit, es classifica la capacitat segons les diverses necessitats comercials i tècniques ("quotes de capacitat").

4.9.3.2.1. COMUNICACIÓ DE LES NECESSITATS DE CAPACITAT

Els sol·licitants poden comunicar les seves necessitats de capacitat a l'administrador d'infraestructures entre X * -30 i X * -18 mesos a través de l'eina de RNE denominada ECMT.

Els anuncis de necessitats de capacitat es consideren indicatius no vinculants dels sol·licitants sobre les necessitats de capacitat futures esperades.

L'administrador d'infraestructures ha de fer servir, si els EEFF la hi aporten, la informació proporcionada com a entrada a la capacitat. L'administrador d'infraestructures no pot garantir sota cap circumstància la inclusió de totes les informacions de necessitats de capacitat expressades en el model de capacitat final, ni les informacions de necessitats de capacitat poden donar prioritat en el procés d'assignació de capacitat següent.

4.9.3.3. PROPOSTA DE CAPACITAT

Al voltant de X-18, l'Administrador d'infraestructures treballarà en l'ajust de la capacitat que es posarà a disposició dels Candidats que estarà constituïda per una combinació de solcs preconstruïts, solcs tipus, tenint en compte les restriccions temporals de capacitat previstes i els acords marc vigents, per cobrir les diferents necessitats comercials. La proposta de capacitat també pot incloure capacitat no planificada.

En el cas de les línies transfrontereres, aquestes activitats s'han d'harmonitzar amb els administradors de capacitat col·laterals.

Per tal que els sol·licitants puguin planificar i harmonitzar les seves sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de publicar el subministrament de capacitat per a les sol·licituds de capacitat anuals i les sol·licituds de planificació contínua com a molt tard el X-11.

4.9.3.4. ESTUDIS DE VIABILITAT

Els candidats poden sol·licitar estudis de viabilitat a partir de X-15. En el cas que es tracti d'un estudi de viabilitat internacional, l'estudi ha de ser elaborat conjuntament pels administradors d'infraestructura afectats.

Els estudis de viabilitat es poden sol·licitar per diversos motius, entre d'altres, l'estudi d'un solc per a un trànsit nou. Els estudis de viabilitat no donen lloc a una revisió de la distribució de la capacitat publicada al Model de Capacitat (vegeu 4.9.3.2).

Per obtenir els millors resultats, es recomana que els candidats utilitzin el Sistema de Coordinació de Solcs (PCS) per sol·licitar estudis de viabilitat.

4.9.4. PROJECTE PILOT DE TTR O IMPLEMENTACIÓ PRIMERENCA D'UN O MÉS COMPONENTS DEL PROCÉS DE TTR

No aplica.

4.10. Principis d'adjudicació de capacitat en corredors internacionals de mercaderies, RFC

Els Corredors Ferroviaris Europeus de Mercaderies, Atlàntic i Mediterrani han establert per a cadascun un òrgan anomenat Finestreta Única, per tal que els candidats sol·licitin i rebin respostes, en un sol lloc i amb un sol tràmit, en relació amb la capacitat d'infraestructura per als trens de mercaderies que travessen, almenys, una frontera al llarg de qualsevol dels Corredors Europeus de Mercaderies.

La sol·licitud, la gestió i l'adjudicació de capacitat per a trens de mercaderies internacionals que circulin pels corredors Atlàntic i Mediterrani s'ha de fer mitjançant l'eina informàtica **Path Coordination System** (PCS) d'acord amb els processos establerts en els documents d'informació del corredor respectius (CID) i de conformitat amb els procediments internacionals acordats en el marc de RNE. Els sol·licitants han d'acceptar els termes i les condicions generals del Corredor en PCS abans de fer les sol·licituds.

De conformitat amb l'article 13 del Reglament (UE) núm. 913/2010 del Parlament Europeu i del Consell, del 22 de setembre del 2010, sobre la xarxa ferroviària europea per a un transport de mercaderies competitiu, el Consell d'Administració del Corredor ha establert un C-OSS (Corridor One-Stop Shop) és aquest l'únic organisme on els sol·licitants poden sol·licitar i rebre capacitat d'infraestructura per a trens de mercaderies internacionals al corredor. El C-OSS és l'únic responsable de fer totes les activitats relacionades amb la decisió de publicació i designació pel que fa a les sol·licituds de PaPs (Pre-Arranged Paths) i RC (Reserva de Capacitat); en nom dels administradors, el C-OSS duu a terme les seves tasques d'una manera no discriminatòria i manté la confidencialitat respecte als sol·licitants.

El C-OSS s'encarrega, en nom dels Administradors d'Infraestructures del Corredor, de les tasques relacionades amb la gestió de la capacitat internacional, com són, entre d'altres: coordinació de la fase de predisseny de l'oferta de PaP, publicació dels solcs PaPs, recepció de les sol·licituds de capacitat, reserva dels PaPs sol·licitats, coordinació de la fase de construcció i de la fase d'assignació dels Horaris de Servei; també executa la coordinació de la fase d'assignació en el cas de sol·licituds fora de termini i de la fase d'assignació de sol·licituds ad-hoc segons el que s'estableix en el Document d'Informació del Corredor.

El marc per a l'assignació de la capacitat es fonamenta en l'article 14.1 del Reglament; els consells executius dels corredors ferroviaris de mercaderies van acordar un marc comú per a l'assignació de capacitat (FCA). Aquests documents estan disponibles al CIP a <https://cip-online.rne.eu/>. La FCA constitueix la base per a l'assignació de capacitat per part del COSS.

El Corredor aplica els terminis internacionals definits per RNE per a la presentació de sol·licituds de capacitat, així com per a l'assignació de solcs (per al calendari del Corredor, vegeu <https://rne.eu/capacity-management/capacity-planning-timetabling/>). Els PAP són una oferta conjunta de rutes transfrontereres coordinades per a l'Horari de Servei produït pels administradors d'infraestructura que participen en el Corredor. El C-OSS actua com un únic punt de contacte per a la publicació i l'assignació de PaPs.

Els serveis relacionats amb el ferrocarril són serveis específics l'assignació dels quals segueix les normes nacionals; per tant, les sol·licituds s'han d'enviar directament als administradors d'infraestructures interessats. Així mateix, els contractes d'accés a la xarxa se celebren entre l'administrador de la infraestructura i el sol·licitant sobre la base de les condicions nacionals d'accés a la xarxa.

L'Administrador d'infraestructures participa en dos Corredors Ferroviaris Europeus de Mercaderies, l'Atlàntic i el Mediterrani, de conformitat amb les disposicions del Reglament.

Corredor Atlàntic

El catàleg de solcs internacionals de mercaderies d'aquest corredor està disponible a:

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

Corredor Mediterrani

El catàleg de solcs internacionals de mercaderies d'aquest corredor està disponible a:

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

4.11. Assignació d'Intervals Horaris per a la Realització de Proves amb Lliurament de Via Bloquejada

De conformitat amb l'Article 133. Circulació per a proves, assaigs i trasllats, apartat 1, del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, la realització de proves, assaigs o trasllats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General per un vehicle ferroviari que no tingui una autorització de posada al mercat que l'empari, requereix, segons els casos establerts en aquest article, una autorització provisional de l'Agència Estatal de Seguridad Ferroviaria o que l'administrador d'infraestructures de la xarxa sobre la qual es faran les proves atorgui un permís d'accés a la seva xarxa.

Aquest article 133 recull el procediment que cal seguir.

L'administrador d'infraestructures ha d'assignar intervals horaris per a la realització de proves de material rodant a la RFIG, en explotació comercial, de la seva titularitat, de conformitat amb criteris transparents i no discriminatoris.

4.11.1. ÀMBIT D'APLICACIÓ I ABAST

Amb caràcter general és aplicable a totes les proves que requereixin el lliurament de via bloquejada per a la seva realització, requisit que s'ha de determinar en la Consigna que regularà les proves.

Concretament, a les sol·licituds d'assignació d'interval horari per a proves amb lliurament de via bloquejada següents:

TIPUS DE PROVES

Proves de prototips de material motor/remolcat
Proves de validació de modificacions del tren
Proves tipus/sèrie homologació de material motor/remolcat
Proves de cobertura i qualitat de servei per a la xarxa GSM-R
Proves d'homologació/validació d'equips embarcats ERTMS, ASFA Digital, etc.
Proves d'altres equips embarcats

Les empreses ferroviàries, amb caràcter previ a la realització de les proves i l'ús de les franges horàries necessàries, han de disposar de la documentació tècnica emesa pels organismes responsables, AESF, Direcció Corporativa de Seguretat a la Circulació, etc., preceptius per a la circulació del vehicle amb lliurament de via bloquejada..

4.11.2. DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS

Mode de presentació de la sol·licitud

El candidat que efectua la sol·licitud ha de declarar les persones degudament acreditades que el representin a aquest efecte, així com el domicili social al qual l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'enviar les notificacions oportunes i, si és el cas, presentar un document que acrediti la seva inscripció al Registre Especial Ferroviari (Art. 61 LSF)

Les Empreses Ferroviàries han de sol·licitar els intervals horaris per a la realització de proves a la Subdirecció Territorial de Circulació corresponent, utilitzant les eines informàtiques que l'administrador d'infraestructures ferroviàries posi a la vostra disposició, preferentment a través del Registre General, especificant el temps d'ocupació de via per a cada tram sol·licitat, amb una antelació de 10 dies laborables a la realització de la prova.

Anàlisi i classificació de les sol·licituds

Les sol·licituds rebudes s'han d'ordenar d'acord amb la data i l'hora de la recepció.

L'Administrador d'infraestructures ha d'analitzar les sol·licituds rebudes tenint en compte els criteris de prioritat en l'assignació i ha de provar d'atendre totes les peticions de les empreses sol·licitants.

Si hi ha intervals horaris disponibles per a tots els clients, se'ls adjudicaran.

Quan no sigui possible atendre inicialment les sol·licituds per coincidència de peticions en un mateix període de temps i tram de línia, l'assignació s'ha de fer tenint en compte el màxim aprofitament de les vies i les seves característiques tècniques, considerant per a l'assignació, per ordre descendent de prioritat, els següents:

Criteris de prioritat en l'assignació

1. Proves de compatibilitat com a conseqüència de modificacions dels sistemes de senyalització que afectin trens homologats, que ja fan servei comercial a la RFIG (ASFA digital, noves versions d'ERTMS, etc.).
2. Proves d'ampliació de certificats de seguretat vigents per a línies de la RFIG.
3. Proves d'obtenció de Certificats de Seguretat per a línies de la RFIG.
4. Proves de components d'interoperabilitat.
5. Proves d'autorització d'entrada en servei de subsistemes de control/ordre i senyalització.
6. Proves d'autorització d'entrada en servei de subsistemes de material rodant.
7. Proves de validació de modificacions del tren.
8. Proves tipus/sèrie d'homologació de material motor/remolcat.
9. Proves de prototips de material motor/remolcat.

Coordinació

Si durant el període previst, l'administrador d'infraestructures comprova que, una vegada aplicats els criteris d'assignació previstos anteriorment, hi ha sol·licituds incompatibles entre elles, ha de recórrer a coordinar-les per intentar satisfer-les, aplicant-hi el procés de coordinació que estableix l'article 8 de l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

En la coordinació de sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ha de resoldre els conflictes, i els candidats poden proposar assignacions alternatives d'interval horari d'infraestructures per a proves que difereixin del que ha sol·licitat. Els sol·licitants poden acceptar o rebutjar la proposta en el termini màxim de 3 dies hàbils des de la notificació. Això no obstant, perquè es dugui a terme la proposta de l'Administrador d'Infraestructures, cal haver transmès a tots els sol·licitants implicats l'assignació dels interval horari i de les fases de coordinació.

Comunicació dels intervals horaris per a proves

L'administrador d'infraestructures ha de comunicar als sol·licitants l'assignació dels interval horari per a proves. Els clients han de comunicar, com més aviat millor, qualsevol renúncia de l'assignació provisional de l'interval horari concedit.

Finament, en el cas que:

- Hi hagi diferents sol·licitants per a un mateix interval horari, l'administrador d'infraestructures ha d'elaborar una acta de concessió d'interval horari per a proves en què es determinin i l'acceptació per part dels sol·licitants.
- Hi hagi un únic sol·licitant; l'administrador d'infraestructures ha de comunicar a través de l'eina informàtica si és el cas o per correu electrònic els interval horari concedits.

4.11.3. MANTENIMENT I CAUSES EXCEPCIONALS

Els intervals horaris per a proves es poden suspendre o modificar, prèvia comunicació als clients afectats, per a tasques de manteniment no programat o com conseqüència d'incidències, auscultació de via, etc., sense que l'adjudicatari pugui reclamar cap tipus de responsabilitat o de compensació econòmica a l'administrador d'infraestructures.

És responsabilitat exclusiva dels adjudicataris qualsevol dany que es causi, amb motiu de la realització de les proves a la infraestructura ferroviària, així com els danys i perjudicis directes o indirectes que es puguin ocasionar tant a l'administrador d'infraestructures com a tercers.

4.11.4. TARIFES

L'assignació d'intervals horaris per a la utilització de les línies ferroviàries integrants de la RFIG per a proves amb lliurament de via bloquejada s'ha de liquidar aplicant els cànons establerts a la Llei 38/2015, del sector ferroviari, als trens-quilòmetre inclosos a l'autorització que l'administrador d'infraestructures ferroviàries emeti per a aquesta assignació.

L'autorització d'intervals horaris per a proves amb lliurament de via bloquejada implica l'adjudicació de capacitat de tots els quilòmetres de la via que s'utilitzarà i, segons les prescripcions de circulació que es determinin en la Consigna que es publiqui a aquest efecte, de tots els quilòmetres de la via contigua i implica la circulació de tots els quilòmetres autoritzats en la mesura que l'assignació d'aquests intervals horaris amb lliurament de via bloquejada provoquin la restricció a la utilització d'aquesta línia per tots els altres tercers.

Els trens-quilòmetre als quals s'aplicaran els cànons s'han de determinar d'acord amb les premisses següents:

- La distància màxima, mesurada en km, que podria recórrer un tren a l'interval horari assignat s'ha de determinar en funció de la velocitat màxima de la línia en què es desenvoluparan les proves.
- Com que les proves es realitzaran mitjançant el lliurament de via bloquejada, si les prescripcions de circulació que es determinin en la Consigna que es publiqui a aquest efecte requereix el bloqueig de la via contigua, els trens-quilòmetre adjudicats es determinaran en funció de la distància que es podria recórrer, per ambdues vies, en l'interval horari assignat, segons les característiques de la línia en què es desenvoluparan les proves.
- La determinació dels trens-quilòmetre circulats es farà calculant la distància que podria recórrer un tren a l'interval horari assignat en funció de les característiques de la línia en què es facin les proves.

La liquidació dels cànons s'ha de fer aplicant als trens-quilòmetre calculats de la forma descrita anteriorment, a la tarifa unitària vigent en cada moment.

Si una vegada assignat l'interval horari amb lliurament de via bloquejada, l'empresa ferroviària no utilitza la totalitat del període horari assignat per causes imputables a l'empresa ferroviària, es facturarà la totalitat del cànon corresponent al període assignat.

En el cas que sigui necessària per a la realització de proves l'obertura extraordinària d'estacions serà aplicable la tarifa en vigor, inclosa a la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment, corresponent al Servei Complementari SC-1, Transports Excepcionals.



5 SERVEIS I RÈGIM ECONÒMIC I TRIBUTARI

- 5.1. Introducció
- 5.2. Principis Tarifaris/Preus
- 5.3. Paquet d'Accés Mínim i Preus
- 5.4. Serveis Bàsics i Preus
- 5.5. Serveis Complementaris i Preus
- 5.6. Serveis Auxiliars i Preus
- 5.7. Sancions i Incentius Financers
- 5.8. Sistema d'Incentius
- 5.9. Actualització o Modificació en Taxes, Cànon i Preus
- 5.10. Formes de pagament

ÍNDEX

5.3.1 TAXES	143
5.3.2. CÀNONS FERROVIARIS	146
5.7.1. SANCIONS PER MODIFICACIÓ DE SOLC	164
5.7.2. SANCIONS PER ALTERACIÓ DE SOLC	164
5.7.3. SANCIONS PER NO-ÚS DE SOLC	164
5.7.4. SANCIONS PER CANCEL·LACIÓ DE SOLC	164
5.7.5. INCENTIUS / DESCOMPTES	165

5.1. Introducció

Les EE.FF. i la resta de Candidats tenen dret a rebre de manera no discriminatòria l'accés a la infraestructura, inclòs l'accés per via fèrria a les instal·lacions i als serveis que s'hi presten, així com el paquet d'accés mínim.

La Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, determina l'estructura de les Taxes i els Cànon Ferroviaris, així com la dels preus per la prestació de serveis Bàsics Complementaris i Auxiliars.

De conformitat amb la disposició transitòria primera de la Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015 del sector ferroviari, aplicació provisional dels cànon vigents i suspensió de l'entrada en vigor de la modificació de determinades sancions: continuarà sent aplicable el sistema per a la determinació dels cànon ferroviaris vigent en el moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei, fins a l'aprovació i la publicació oficial dels valors obtinguts de conformitat amb el sistema que s'hi estableix, és a dir, establint un Reglament per a la determinació dels cànon ferroviaris d'acord amb els principis que es preveuen a l'article 100 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

Els serveis que l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot prestar en el seu àmbit competencial són els següents:

- Paquet d'Accés Mínim
- Serveis Bàsics.
- Serveis Complementaris.
- Serveis Auxiliars.

5.2. Principis Tarifaris/ Preus

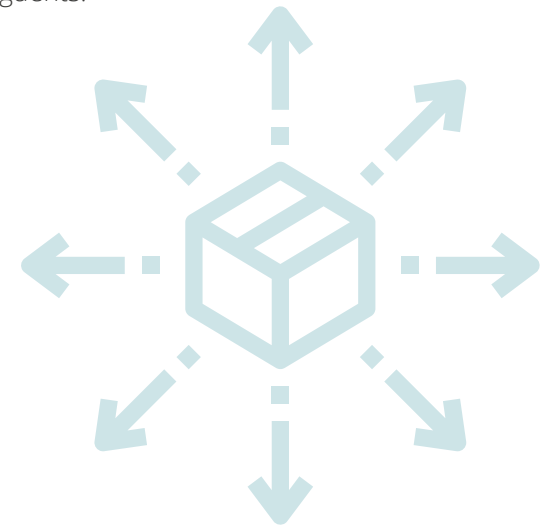
Aquests principis se sustenten en les figures següents:

- Taxes i Cànon Ferroviaris.
- Preus per Prestació de Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars.

Les taxes ferroviàries satisfan els fets imposables consistents en la prestació de serveis que es preveuen a la LSF.

La utilització de les infraestructures ferroviàries i les instal·lacions de servei de la qual són titulars els administradors generals d'infraestructures ferroviàries donarà lloc a la percepció de prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari que rebran el nom de cànon ferroviaris.

Els cànon ferroviaris graven l'ús de les infraestructures ferroviàries i es fixen d'acord amb els principis generals de viabilitat econòmica de les infraestructures, la seva explotació eficaç, la situació del mercat i l'equilibri financer en la prestació dels serveis, i d'acord amb criteris d'igualtat, de transparència i no-discriminació entre prestadors de serveis de transport ferroviari; així mateix cal garantir que el sistema de cànon utilitzat s'ajusta als mateixos principis a tota la xarxa.



La quantia dels cànon d'accés mínim a les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i d'accés a infraestructures que connectin amb instal·lacions de servei ha de ser equivalent als costos directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

De la mateixa manera, el sistema d'addicions i bonificacions que preveu l'article 97 ha de tenir en compte, per a l'explotació eficaç de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, criteris que reflecteixin el grau de congestió de la infraestructura i un funcionament correcte d'aquesta, el foment de serveis de transport ferroviari nous i, també, la necessitat d'afavorir l'ús de línies infrautilitzades, garantint, en tot cas, una òptima competència entre les empreses ferroviàries.

La quantia dels cànon que s'exigeixen per la utilització d'instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries no ha de superar el cost de la prestació més un benefici raonable, de conformitat amb l'article 98 de la LSF.

Així mateix, s'han de tenir en compte per a l'establiment de la quantia dels cànon ferroviaris, d'acord amb l'explotació eficaç de la RFIG, criteris que reflecteixin el grau de congestió de la infraestructura i el seu funcionament correcte, el foment de nous serveis de transport ferroviari, així com la necessitat d'afavorir l'ús de línies infrautilitzades, que garanteixin, en tot cas, una competència òptima entre les empreses ferroviàries.

La prestació dels Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars es troba regulada a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari vigent, i al Reglament del Sector Ferroviari (Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre), sempre que aquest últim no s'oposi al que preveu la dita llei.

RÈGIM ECONÒMIC

La prestació dels Serveis Ferroviaris Bàsics, Complementaris i Auxiliars està subjecta al pagament de preus que tenen el caràcter de privats.

Segons l'Art. 101 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, els preus per l'accés per via fèrria a una instal·lació de servei i per la prestació dels serveis bàsics no poden superar el cost de la seva prestació més un benefici raonable.

Els serveis complementaris i auxiliars prestats a les instal·lacions de servei estan subjectes a preus lliurement acordat entre les parts. No obstant això, quan aquests serveis siguin prestats per un sol proveïdor, els preus que aquest apliqui no poden superar el cost de la seva prestació més un benefici raonable.

No es meritaren preus privats pels serveis i l'accés a les instal·lacions de servei subjectes al pagament dels cànon ferroviaris regulats al Títol VI de la Llei 38/2015 del sector ferroviari.

L'establiment i l'aplicació dels preus es regeixen sempre pels principis d'objectivitat, de transparència, d'igualtat d'accés i de no-discriminació a les Empreses Ferroviàries i Candidats.

Els preus dels serveis prestats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'han d'abonar a aquest administrador i s'han de fer servir per finançar-ne l'activitat, tendint a garantir l'equilibri financer.

La política de preus tendirà a crear una dinàmica que afavoreixi la contenció de les despeses d'explotació, adequant les inversions als requeriments reals de la demanda i evitant sobre capacitats o problemes de congestió.



5.3. Paquet d'Accés Mínim i Preus

Les EE.FF. i la resta de Candidats tenen dret a rebre en condicions d'igualtat l'accés a la infraestructura, concretament, tenen dret a:

- Tramitació de les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària.
- Posada a disposició de la capacitat concedida.
- Utilització de la infraestructura ferroviària, incloses bifurcacions i desviaments de la xarxa.
- Control del tren, inclosa senyalització, regulació, expedició, així com comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària.
- Utilització de les instal·lacions d'alimentació elèctrica per al corrent de tracció quan estiguin disponibles.
- Informació sobre els serveis de circulació de trens i endarreriments eventuais.
- Qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

A l'Annex K es detallen les condicions generals d'utilització dels sistemes d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats/empreses ferroviàries; igualment es determina quina informació han de proporcionar els candidats/empreses ferroviàries a l'administrador d'infraestructura per poder dur a terme les seves funcions.

5.3.1. TAXES

Les Taxes ferroviàries satisfan els fets imposables consistents en la prestació de serveis previstos en la LSF.

A continuació, es detallen les principals Taxes Ferroviàries en vigor, d'acord amb el que s'estableix a la LSF.

TAXES DE L'AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Segons estableix la LSF, la gestió, la liquidació i la recaptació d'aquestes taxes correspon a l'Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Constitueix el fet imposable d'aquestes taxes la prestació dels serveis necessaris per a l'atorgament de les homologacions, certificacions, expedició de títols al personal ferroviari, autoritzacions d'entrada en servei i inscripció de vehicles, expedició de llicències d'empresa ferroviària, certificats de seguretat a les empreses ferroviàries i autoritzacions de seguretat als administradors d'infraestructures ferroviàries, per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Aquestes taxes, recollides al Títol VI, Capítol I, de la LSF, són:

- Secció 1.a Taxa per llicència d'empresa ferroviària.
- Secció 2.a Taxa per atorgament d'autorització de seguretat i de certificat de seguretat.

- Secció 3.a Taxes per homologació de centres, certificació d'entitats i material rodant, atorgament de títols i llicències, autoritzacions d'entrada a servei i matriculació de vehicles.
- Secció 4.a Taxa per la prestació de serveis i la realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària.

TAXES DELS ADMINISTRADORS D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Segons estableix la LSF, la gestió i la liquidació d'aquestes taxes correspon als Administradors d'Infraestructures Ferroviàries:

- * Art. 93 Taxa per la utilització o l'aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari.

Constitueix el fet imposable de la taxa la utilització privativa o l'aprofitament especial de béns de domini públic ferroviari que es facin per concessions i autoritzacions.

- * Disp. Additional 24a Taxa per informes i altres actuacions.

Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació d'informes tècnics, l'expedició de certificats i altres actuacions facultatives a l'article quart del Decret 140/1960, de 4 de febrer, pel qual es convalida la taxa per informes i altres actuacions que s'hagin de fer en les tramitacions instades davant els Administradors d'infraestructures Ferroviàries.

Taxa per la utilització o aprofitament especial de béns de domini públic ferroviari

Constitueix el fet imposable de la taxa la utilització privativa o l'aprofitament especial de béns de domini públic ferroviari que es facin per concessions i autoritzacions.

No s'exigeix el pagament de la taxa a les persones físiques o persones jurídiques, que no siguin societats de capital quan la utilització privativa o l'aprofitament especial de béns de domini públic no porti aparellada una utilitat econòmica per al concessionari, persona autoritzada o adjudicatari o, encara que hi hagi aquesta utilitat, l'ús o l'aprofitament comporti condicions o contraprestacions per al beneficiari que l'anul·lin o la facin irrellevant. Aquesta circumstància es farà constar als plecs de condicions o clausulat de l'autorització o de la concessió.

Estan exempts del pagament d'aquesta taxa els administradors d'infraestructures ferroviàries.

La meritació de la taxa es produeix amb l'atorgament inicial i el manteniment anual de la concessió, l'autorització o l'adjudicació i és exigible en la quantitat que correspongui i en els terminis que s'assenyalin en les condicions de la concessió, l'autorització o l'adjudicació.

Són subjectes passius de la taxa els concessionaris, les persones autoritzades o els adjudicataris o, si és el cas, els que se subroguin en lloc d'aquells.

La Llei 26/2022, de 19 de desembre, ha modificat l'article 93.6 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i, des de l'1 de gener de 2023, les quantitats de la Taxa per la utilització o l'aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari són les següents:

MODALITAT D'UTILITZACIÓ O D'APROFITAMENT	BASE IMPONIBLE	TARIFA
Subsòl o vol utilitzat per a creus transversals de xarxes de subministrament.	Metre quadrat	0,15 €/m ² -mes
Subsòl o vol utilitzat per xarxes de subministraments per al sistema ferroviari.	Metre quadrat	0,05 €/m ² -mes
Resta d'usos del subsòl i vol.	Metre quadrat	0,30 €/m ² -mes
Sòl classificat urbanísticament com no urbanitzable utilitzat per instal·lacions de subministraments.	Metre quadrat	0,35 €/m ² -mes
Sòl classificat urbanísticament com urbà o urbanitzable utilitzat per instal·lacions de subministraments.	Metre quadrat	0,68 €/m ² -mes
Sòl utilitzat per instal·lacions de subministraments per al sistema ferroviari amb independència de la classificació urbanística	Metre quadrat	0,05 €/m ² -mes
Sòl classificat urbanísticament com no urbanitzable per a connexions d'instal·lacions de servei ferroviàries i carregadors amb la xarxa ferroviària..	Metre quadrat	0,05 €/m ² -mes
Sòl classificat urbanísticament com urbà o urbanitzable per a connexions d'instal·lacions de servei ferroviàries i carregadors amb la xarxa ferroviària.	Metre quadrat	0,20 €/m ² -mes
Sòl classificat urbanísticament com no urbanitzable per a instal·lacions de servei previstes a l'apartat 1 de l'article 42 d'aquesta llei.	Metre quadrat	0,30 €/m ² -mes
Sòl classificat urbanísticament com urbà o urbanitzable per a instal·lacions de servei previstes a l'apartat 1 de l'article 42 d'aquesta llei.	Metre quadrat	0,60 €/m ² -mes
Altres ocupacions de sòl classificat urbanísticament com no urbanitzable.	Metre quadrat	0,40 €/m ² -mes
Altres ocupacions de sòl classificat urbanísticament com urbà o urbanitzable	Metre quadrat	0,70 €/m ² -mes

La quota tributària és la resultant d'aplicar a la base imposable les tarifes anteriors per mes o fracció de mes per cada metre quadrat de superfície ocupada segons la modalitat d'utilització o d'aprofitament.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de liquidar aquesta taxa per anys naturals, amb l'excepció de les meritacions per períodes inferiors a l'any natural, que ho són per aquesta fracció de l'any.

5.3.2. CÀNONS FERROVIARIS

Els cànon ferroviaris són les quanties que els administradors d'infraestructures perceben de les empreses ferroviàries per la utilització de les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) i les estacions de viatgers, terminals de mercaderies i altres instal·lacions de servei.

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció de l'article 100 (d'acord amb la modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, per la Llei 26/2022, de 19 de desembre), s'estableix que els administradors d'infraestructures ferroviàries determinen les tarifes, aprovant un Reglament adoptat pel seu Consell d'Administració que s'haurà de publicar al Boletín Oficial del Estado i incorporar a la Declaració sobre la xarxa.

El Consell d'Administració de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en l'ús de les facultats que té conferides, ha aprovat a la sessió celebrada el dia 30 de setembre de 2024, d'acord amb el Consell d'Estat, el Reglament de determinació dels cànon ferroviaris 2024, que ha estat publicat al B.O.E. núm. 260, de 28 d'octubre de 2024, l'entrada en vigor del qual és el 1r de novembre de 2024, i ha estat incorporat a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

Els cànon meritats des de la publicació d'aquest Reglament, al Butlletí Oficial de l'Estat, fins a la seva entrada en vigor, es regeixen per la normativa vigent en el moment de la meritació.

MARC NORMATIU

La normativa aplicable que s'ha tingut en compte per a la quantificació dels cànon ferroviaris i la fixació de les tarifes corresponents es resumeix a continuació:

- Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.
- Reglament d'execució (UE) 2015/909 de la Comissió, de 12 de juny, relatiu a les modalitats de càlcul dels costos directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.
- Reglament de determinació dels cànon ferroviaris.
- Declaració sobre la Xarxa d'Adif, en aquells aspectes i remissions que les normes anteriors efectuïn.

Tenen caràcter supletori les disposicions generals del dret administratiu, en particular, la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

CÀNONS D'ACCÉS MÍNIM A LES LÍNIES FERROVIÀRIES INTEGRANTS DE LA XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL I D'ACCÉS A INFRAESTRUCTURES QUE CONNECTIN AMB INSTAL·LACIONS DE SERVEI

Constitueix el pressupost de fet de cadascun dels cànon assenyalats a continuació l'ús de les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i de la resta d'elements de la infraestructura ferroviària, així com la prestació de serveis inherents a aquesta utilització, en les modalitats següents:

A. CÀNON PELS SERVEIS D'ACCÉS I DE GESTIÓ DE CAPACITAT / MODALITAT A

Pels serveis següents del paquet d'accés mínim: tramitació de les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, posada a disposició de la capacitat concedida, control del tren, inclosa senyalització, regulació, expedició, així com comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària i qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre adjudicat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei, d'acord amb la definició que es preveu a l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari i a l'Annex I del Reglament.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos del procés d'adjudicació de capacitat, els de gestió del trànsit, la seguretat en la circulació i els de reposició de les instal·lacions de seguretat i control del trànsit, directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

B. CÀNON PER ÚS DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES / MODALITAT B

Per l'acció i l'efecte d'utilitzar la infraestructura ferroviària, incloses bifurcacions i desviaments de xarxa.

La quota íntegra s'ha de determinar multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei, d'acord amb la definició prevista a l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, i a l'Annex I del Reglament.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos de manteniment i de conservació de la infraestructura ferroviària i els costos de reposició, directament imputable a l'explotació del servei ferroviari.



C. CÀNON PER ÚS DE LES INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DE DISTRIBUCIÓ DE L'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ / MODALITAT C

Per l'acció i l'efecte d'usar les instal·lacions d'alimentació elèctrica per al corrent de tracció, quan estiguin disponibles.

La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat per línies ferroviàries electrificades, distingint per tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció, d'acord amb la definició prevista a l'article 97.1 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari i a l'Annex I del Reglament.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos de manteniment i de conservació de les instal·lacions d'electrificació i els costos de reposició, directament imputables a l'explotació del servei ferroviari. Tenen la consideració d'instal·lacions d'electrificació les subestacions, inclosos els edificis tècnics, la catenària, les subestacions mòbils i qualsevol altra instal·lació, equip o element necessari per al procés de transformació i de distribució de l'energia.

Tenen la consideració d'obligats al pagament del cànon:

- En la **modalitat A**, les empreses ferroviàries que siguin adjudicatàries de capacitat per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com qualsevol dels subjectes esmentats a l'article 34 que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, obtinguin adjudicació de capacitat.
- En la **modalitat B**, les empreses ferroviàries que utilitzen les línies ferroviàries
- A la **modalitat C**, les empreses ferroviàries que utilitzen les instal·lacions d'electrificació.

El període impositiu coincideix amb el mes natural.

La meritació es produeix el darrer dia del període impositiu.

Els serveis de la Modalitat A s'imputen al període impositiu en què es faci servir o s'hagi pogut fer servir la capacitat concedida; la Modalitat B en el període en què es faci servir la línia ferroviària o l'element corresponent de la infraestructura ferroviària i la Modalitat C en el període en què es facin servir les instal·lacions d'electrificació.

La liquidació de les modalitats d'aquest cànon s'ha de notificar a l'obligat al pagament i el pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des del que es produeixi la notificació.

CÀNONS PER LA UTILITZACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SERVEI DE TITULARITAT I GESTIÓ EXCLUSIVA DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA

Constitueix el pressupost de fet dels cànons previstos en aquest article l'ús de les instal·lacions de servei la gestió de les quals està reservada en exclusiva als administradors generals d'infraestructures, en les modalitats següents:

- A. Cànon per ús d'estacions de transport de viatgers (**modalidad A**).
- B. Cànon per ús d'altres instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructura (**modalidad B**). Aquesta modalitat inclou la utilització de vies d'apartador, de formació de trens i de maniobres, de manteniment, de rentat i de neteja, i de subministrament de combustible. També s'han d'incloure en aquesta modalitat l'ús de vies en estacions de viatgers com a vies d'apartador i per a la realització de determinades operacions.
- C. Cànon per ús de punts de càrrega titularitat dels administradors generals d'infraestructura (**modalidad C**). Aquesta modalitat inclou l'ús de les vies de càrrega i de descàrrega de mercaderies.

Aquests cànons es descriuen al capítol 7 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

IMPORT DELS CÀNONS

De conformitat amb l'Article 96.1 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari, la utilització de les infraestructures ferroviàries i instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries donarà lloc a la percepció de les prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari regulades als articles 97 i 98, que rebran el nom de cànons ferroviaris. La seva determinació, que els administradors d'infraestructures ferroviàries durà a terme seguint el que estableix l'article 100, s'aprovarà mitjançant un reglament adoptat pel seu consell d'administració que haurà de ser publicat al Boletín Oficial del Estado i incorporat a la Declaració sobre la xarxa.

La Disposició Transitòria Primera. Modificació temporal de les quanties unitàries dels cànons previstos als títols II i III del Reglament de determinació dels cànons ferroviaris de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries (ADIF), determina el següent:

Durant la vigència del Conveni entre l'Administració General de l'Estat i ADIF per a la sostenibilitat econòmica de les infraestructures ferroviàries que integren la seva xarxa, durant el període 2021-2025, i sempre que no hi hagi modificació de les tarifes incloses en aquest Reglament, els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'aplicar les quanties unitàries següents per a la determinació dels cànons ferroviaris:

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES INTEGRANTS DE LA RFIG

CÀNON PELS SERVEIS D'ACCÉS I GESTIÓ DE CAPACITAT /MODALITAT A

- A. Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que es preveu a l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, la prestació dels serveis següents del paquet d'accés mínim: tramitació de les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, posada a disposició de la capacitat concedida, control del tren, inclosa senyalització, regulació, expedició, així com comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària i per qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat
- B. La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren-quilòmetre adjudicat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei.
- C. S'estableixen dos tipus de tarifa, l'un per als serveis que es duguin a terme en línies tipus A i l'altre per als que es produeixin a la resta de línies.

CÀNON PELS SERVEIS D'ACCÉS I GESTIÓ DE CAPACITAT, MODALITAT A						
TIPUS DE LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ Tren-Km. Adjudicats						
Línies tipus A	1,6767	1,4873	1,7350	1,6069	1,7776	0,4446
Diferent de tipus A	0,5082	0,5133	0,5118	1,3851	0,4110	0,0724

A les de les Taules de Referència d'aquest capítol es troben classificades les línies en funció del tipus i en funció de les característiques dels serveis i del tipus de tren.

ADDICIÓ AL CÀNON PER ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT, MODALITAT A, pel seu ús no eficient.

- A. La quota líquida serà el resultat d'afegir a la quota íntegra, una addició de l'article 97.5.4 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, per cancel·lació de reserva en concepte de capacitat que, havent-se adjudicat, no es faci servir, amb l'objectiu d'optimitzar la utilització de la xarxa ferroviària, incentivant les millores en els processos de programació de trens per part dels candidats.

Es pretén evitar que un operador sol·liciti solcs que posteriorment no faci servir i que, per haver estat adjudicats a aquest operador, no se'n puguin adjudicar a un altre. També es penalitza la sol·licitud de solcs especials al marge de la planificació, ja que interfereix en la gestió de la capacitat de la xarxa ferroviària per part de l'Administrador de Infraestructuras.

Es manté l'addició al cànon per adjudicació de capacitat aplicada el 2023 que té per objectiu optimitzar la utilització de la xarxa ferroviària, incentivant les millores en els processos de programació de trens per part dels operadors i, per tant, penalitza la diferència entre la capacitat adjudicada i la realment utilitzada.

També es penalitza la sol·licitud de solcs especials al marge de la planificació, perquè interfereix en la gestió de la capacitat de la xarxa ferroviària per part de l'Administrador de Infraestructuras.

La quantia del recàrrec es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren-km de diferència, en valor absolut, entre el nombre de trens-km adjudicats i el nombre de trens-km circulats, per tipus de línia i tipus de servei:

- Per als serveis de viatgers, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia i tipus de servei, quan aquesta diferència sigui superior al 2% de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.
- Per als serveis de mercaderies, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia, quan la diferència sigui superior al 15 % de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT A						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI / TREN					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / Tren-Km. Circulats en excés o en defecte						
Línies tipus A	8,6371	3,4358	5,4446	3,3744	1,5089	1,2910
Diferent de tipus A.	0,9265	0,9358	0,9332	4,8849	0,7500	0,1319

Es prendran en consideració les dades registrades a les eines de seguiment de circulacions d'Adif corresponents a l'efecte de determinació de la utilització efectiva de capacitats

En el cas de trens en què el candidat sol·licitant de la capacitat no sigui l'empresa ferroviària que la utilitza o en el cas de defecte d'utilització de la capacitat adjudicada, el recàrrec s'ha de liquidar al candidat sol·licitant i, en cas d'excés d'utilització de la línia respecte de la capacitat sol·licitada, el recàrrec s'ha de liquidar al candidat que ha utilitzat la línia.

CÀNON PER LA UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES LÍNIES / MODALITAT B

Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, l'acció i l'efecte d'utilitzar la infraestructura ferroviària, incloses bifurcacions i desviaments de xarxa.

La quota íntegra es determinarà multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei.

S'estableixen dos tipus de tarifa, l'una per als serveis que es duguin a terme en línies tipus A i l'altra per a aquells que es produeixin a la resta de línies.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES LÍNIES, MODALITAT B						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI / TREN					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / Tren-km. Circulat						
Línies tipus A.	3,6414	3,0043	3,7855	2,3316	0,9797	1,1055
Diferent de tipus A.	0,7247	0,7320	0,7299	1,9752	0,5865	0,1032

A les "Taules de Referència" d'aquest capítol, es classifiquen les línies en funció del seu tipus i en funció de les característiques dels serveis i dels tipus de tren.

ADDICIÓ AL CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES LÍNIES, MODALITAT B,

La quota líquida serà el resultat d'afegir a la quota íntegra el recàrrec de l'article 97.5. 3r de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, per l'ús de xarxes d'altres prestacions, explotació de serveis d'ample variable o altres situacions d'elevada intensitat de trànsit en horaris determinats.

Mitjançant aquesta addició es recuperaran les despeses financeres, els costos de reposició corresponents a la plataforma, els túnels, els ponts, la via, els edificis i els mitjans utilitzats per al manteniment i la conservació, així com els necessaris per a un desenvolupament raonable d'aquestes infraestructures i tots els costos que permetin a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias assolir la sostenibilitat econòmica de les infraestructures que administra.

La quantia del recàrrec s'estableix segons els criteris següents:

- Serveis de viatgers per línies tipus A: El recàrrec s'aplica per cada plaça tren-quilòmetre, es calcula sobre la base del tren/quilòmetre del cànon d'utilització de les línies ferroviàries i per totes les places que té el tren en cada trajecte, diferenciant per cadascuna de les línies tipus A i per tipus de servei.
- Serveis de viatgers fora de les línies A: La quantia de l'addició és la que resulti de multiplicar la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat per al càlcul del cànon que regula aquest article.

La quantia del recàrrec és la que resulti de multiplicar la tarifa establerta a la taula, per cada 100 places tren-quilòmetre, calculada sobre la base dels trens-quilòmetre del cànon d'utilització de les línies ferroviàries i per totes les places que té el tren en cada trajecte, diferenciant per cadascuna de les línies tipus A i per tipus de servei.

La plaça tren-quilòmetre és la unitat de mesura equivalent a un seient de tren, que recorre un quilòmetre

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT B

TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Líneas tipo A	€ / 100 places-Km.					
Línia Madrid-Barcelona-Frontera	1,7611	0,0000	0,3023	0,4959	0,0000	0,0000
Línia Madrid Toledo Sevilla - Málaga ^(*)	0,8647	0,0000	0,1962	0,3218	0,0000	0,0000
Resta de línies A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

^(*) Els serveis comercials de viatgers VL1 amb origen i destinació: Madrid-Cádiz, Madrid-Huelva, Cádiz-Madrid y Huelva-Madrid no meritaren aquest recàrrec.



* Serveis de viatgers fora de les línies A: El recàrrec serà determinat per cada tren-quilòmetre calculat al cànon d'utilització (modalitat B):

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT B

TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
Línies tipus diferent de A	€ / Tren-Km.					
Recàrrec Modalitat B	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000

CÀNON PER UTILITZACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DISTRIBUCIÓ D'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ /MODALITAT C

- A. Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 97.1 de la llei 38/2015, del sector ferroviari, l'acció i l'efecte d'utilitzar les instal·lacions d'alimentació elèctrica de tracció quan estiguin disponibles.
- B. La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària a cada tren-quilòmetre circulat per línies ferroviàries electrificades distingint per tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció.
- C. S'estableixen dos tipus de tarifa, l'un per als serveis que es duguin a terme en línies tipus A i l'altre per als que es produeixin a la resta de línies:

CÀNON PER UTILITZACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DISTRIBUCIÓ D'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ, MODALITAT C

TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI / TREN					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ Tren-km						
Línies tipus A	0,4865	0,4315	0,5044	0,4665	0,5292	0,1855
Diferent de tipus A	0,2018	0,2039	0,2033	0,5500	0,1635	0,0287

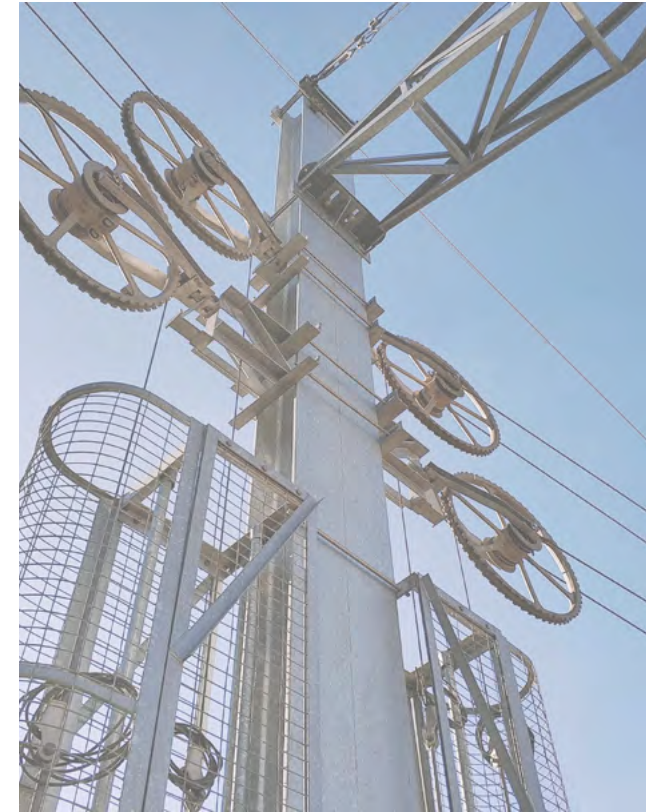
Bonificació per incentivar el creixement del transport ferroviari

La bonificació és aplicable als cànon pels serveis d'accés i de gestió de capacitat (modalitat A) i per utilització de les línies ferroviàries i altres elements relacionats amb aquestes línies (modalitat B), però no així al cànon per utilització de les instal·lacions de transformació i distribució de l'energia elèctrica de tracció (modalitat C).

S'estableix una bonificació temporal para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario, con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio. La bonificació s'aplica d'acord amb els criteris següents:

- * Per a les línies A s'aplica per a cada combinació de línia individual i tipus de servei.
- * Per a la resta de línies B, C, D i E s'aplica per a cada combinació de tipus de línia i tipus de servei.

Ambdós criteris s'apliquen al conjunt d'obligats al pagament que operen en cada combinació.



Per aplicar aquesta bonificació s'estableixen els paràmetres següents:

- a) El trànsit de referència, **TREF**, mesurat en tren-km: és el trànsit que l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries considera normal d'acord amb la situació preexistent o la seva evolució previsible. Veure Taula de les Taules de Referència.
- b) El trànsit objectiu, **TOBJ**, mesurat amb tren-km: és el trànsit que l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries determina d'acord amb les seves expectatives de mercat de les infraestructures i els serveis que utilitzen. Veure Taula de les Taules de Referència.
- c) El percentatge de bonificació objectiu per als increments de trànsit anuals pel que fa al trànsit de referència i al trànsit objectiu, **BOBJ**: aplicable als increments de trànsit anuals quan s'assoleixi el trànsit objectiu fixat d'acord amb les expectatives de creixement de trànsit. Si l'increment correspon a un valor intermedi entre el trànsit de referència i el trànsit objectiu, s'aplica una bonificació inferior a la bonificació objectiu, aplicant un sistema progressiu. Veure Taula de les Taules de Referència.

La bonificació es calcularà en proporció a la contribució de cadascuna de les empreses ferroviàries a aquest increment de trànsit i la fórmula per calcular-la és la següent:

- a) Percentatge de bonificació global B: es determina en funció de l'increment de trànsit anual respecte del trànsit de referència, de la manera següent:
 - 1.º Si el trànsit realitzat T queda per sota del trànsit de referència, no es paga bonificació i, per tant $B = 0$.
 - 2.º Si el trànsit realitzat T es troba entre el trànsit de referència i el trànsit objectiu, es determina a partir de la bonificació objectiu, corregida amb el grau de compliment del trànsit real respecte del trànsit de referència i del trànsit objectiu, és a dir, $B = Bobj \times (T - Tref) / (Tobj - Tref)$.
 - 3.º Si el trànsit realitzat T és superior al trànsit objectiu, és el percentatge corresponent a la bonificació objectiu, és a dir $B = Bobj$.
- b) Increment de trànsit repercutible a cada obligat al pagament (IEF): es distribuirà l'increment global de trànsit respecte del trànsit de referència als diferents obligats al pagament en funció de la seva proporció de trànsit a l'exercici. Si TEF és el trànsit realitzat per una empresa ferroviària, l'increment de trànsit repercutible a aquest obligat al pagament serà $IEF = (T - Tref) \times TEF / T$.
- c) La quantia objecte de bonificació de cada obligat al pagament (CBEF): és el resultat d'aplicar a la quantia de cànon abonada per l'obligat al pagament (CEF) durant l'exercici corresponent per les modalitats A i B, inclosa la recaptació pel recàrrec de la modalitat B del cànon, el coeficient de proporcionalitat de l'increment de trànsit repercutible a l'obligat al pagament respecte del trànsit de est.

Por tanto: **CBEF = CEF × IEF / TEF**, donde:

CBEF – Quantia objecte de bonificació de cada obligat al pagament.

CEF – Quantia de cànon abonada per l'obligat al pagament durant l'exercici corresponent per les modalitats A i B, inclosa la recaptació pel recàrrec de la modalitat B del cànon.

IEF – Coeficient de proporcionalitat de l'increment de trànsit repercutible a l'obligat al pagament.

TEF – Trànsit realitzat per l'obligat al pagament.

d) Els percentatges de bonificació objectiu establerts per als increments de trànsit anuals són els següents:

- 1º Per al grup de línies d'alta velocitat Madrid – Barcelona – Frontera Francesa s'estableix una bonificació del 35% als serveis VLI, VL" i VL i un 10% a la resta dels serveis (VCM i M).
- 2º Per al grup de línies d'alta velocitat Madrid – Andalusia s'estableix una bonificació del 35% als serveis VL1, VL2 i VL3 i un 10% a la resta dels serveis (VCM y M).
- 3º Per a la resta de les línies tipus A s'estableix una bonificació del 50% als serveis VL1, VL2 i VL3 i un 10% a la resta dels serveis (VCM y M).

La consecució de l'increment de trànsit objectiu es pot projectar amb caràcter pluriennal, si bé l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries pot revisar els valors anualment. Per tant, els trànsits de referència i els objectius que figuren en aquesta declaració sobre la xarxa seran els vigents fins al 31 de desembre de 2024, i s'establiran per al 2025 nous trànsits de referència i objectiu, que seran publicats a la Declaració sobre la Xarxa, sobre la base del trànsit que l'Administrador d'infraestructures considera normal d'acord amb la situació preexistent o la seva previsible evolució i d'acord amb les expectatives de mercat de les infraestructures i els serveis que les utilitzen, de conformitat amb la definició.

L'Administrador de Infraestructuras ferroviarias, durant el primer quadrimestre de l'any següent a l'any bonificat, ha de tornar les quantitats que procedeixin d'aplicar aquesta bonificació tenint en compte, per calcular-ne els valors, els valors del trànsit de referència, el trànsit objectiu i el percentatge de bonificació vigents el darrer dia de l'any bonificat.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.

TAULES DE REFERÈNCIA PER A L'APLICACIÓ DE CÀNONS PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES

1. Tipus de línia

Les línies es classifiquen segons les característiques tècniques, les necessitats de manteniment, els tipus de servei que suporten i la seva intensitat. Els tipus de línia són:

TAULA	CLASSIFICACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES
TIPUS DE LÍNIA	CARACTERÍSTIQUES
A	Totes les línies i els seus enllaços i bypass que permeten una velocitat màxima superior a 200 quilòmetres/hora a 2/3 de la seva longitud.
B 1	Comprèn els trajectes interciutats, inclosos els seus enllaços i bypass, fets servir principalment per serveis de viatgers, o que resultin essencials per a aquests. Es consideren línies B1 les que permeten una velocitat superior a 160 quilòmetres/hora i inferior o igual a 200 quilòmetres/hora a 2/3 de la seva longitud.
B 2	Tenen la consideració de B2 els trajectes no classificats en els tipus A, C o B1 en els quals concorri almenys una de les condicions següents: • Que el trànsit de viatgers sigui majoritari i suposin com a mínim 10 circulacions per dia. • Correspongui a un enllaç amb frontera. • Correspongui a l'accés a un Centre de Tractament de Trens (CTT). • Correspongui a un enllaç entre trajectes classificats com a B.
C 1	Són els trajectes que conformen els nuclis de rodalies. Es consideren C1 aquells nuclis amb una densitat de circulació per quilòmetre de línia igual o superior a 80 circulacions per dia.
C 2	La resta dels nuclis de rodalies que no es trobin qualificats com a C 1, es qualifiquen com a C2.
D	Aquells trajectes no classificats com A, B o C en què concorri almenys una d'aquestes circumstàncies: • Que el trànsit de mercaderies sigui majoritari i suposi almenys 2 circulacions per dia. • Es tracta d'enllaços i d'accessos a instal·lacions vinculades al transport de mercaderies (apartats, ports, instal·lacions logístiques de mercaderies i derivacions particulars). • Hi ha una línia alternativa per al transport de viatgers de categoria A..
E	Els no compresos en els tipus de línia anteriors.

La classificació de les diferents línies es publicarà anualment a la declaració sobre la xarxa.

TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD	
TITURALITAT ADIF	KMS. LÍNIA	%
A	84,1	0,7%
B1	397,0	3,4%
B2	4.238,6	36,3%
C1	1.062,1	9,1%
C2	1.545,0	13,2%
D	1.579,8	13,5%
E	2.766,0	23,7%
TOTAL	11.672,7	100%

2. Tipus de Serveis.

Els tipus de servei es classificaran en funció de la distància i el recorregut. Els tipus de servei són els següents:

TAULA		CARACTERÍSTIQUES DELS SERVEIS I TIPUS DE TREN
CLASSE	TIPUS	CARACTERÍSTIQUES
VIATGERS	VL	Serveis de viatgers llarga distància, distingint els subtipus següents: - VL1.- Serveis de llarga distància, excepte els designats com VL2, VL3 y VOT. - VL2.- Serveis de llarga distància en relacions d'ample variable, sempre que la suma dels seus recorreguts per trajectes amb tipus de línia A i B1 sigui inferior al 75% del seu recorregut total o el seu recorregut per línies tipus A sigui inferior al 50%, exclosos els designats com a VL3. - VL3.- Serveis de llarga distància en relacions transversals llargues: recorreguts superiors a 700 quilòmetres i que no tinguin origen, destinació o parada intermèdia a Madrid i les seves branques
	VCM	Serveis de viatgers urbans o suburbans i interurbans, distingint els subtipus següents: - Serveis urbans o suburbans: els que discorren íntegrament dins un nucli de rodalies. - Serveis interurbans: els que no sent urbans ni suburbans tenen recorreguts inferiors a 300 quilòmetres. Se n'exclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància. - Serveis declarats com a obligacions de servei públic.
	VOT	Trens i material de viatgers sense passatgers, incloses màquines aïllades, moviment de trens en buit, formació i proves.
MERCADERIES	M	Serveis de mercaderies: Tots els serveis de mercaderies, inclosos els carregats, els buits i les proves.

S'entén per serveis de proves la circulació de trens que es realitzin per a l'adequació i el calibratge tècnic de vehicles ferroviaris de nova fabricació, o de vehicles nous o existents, que necessitin autorització de posada en servei o de circulació, així com per al calibratge d'alguns dels seus components.

3. Tipus de tracció:

El tipus de tracció es classifica en funció del tipus de fonts d'energia que fan servir els trens o les locomotores per al seu desplaçament a l'hora de circular pels diferents tipus de línia.

Els tipus de tracció són:

- * **E:** trens de tracció elèctrica: Locomotores o formacions autopropulsades que utilitzen un sistema d'electrificació ferroviari que els proveeixi energia a les unitats de tracció elèctrica per al desplaçament.
- * **D:** trens de tracció dièsel: Locomotores o formacions autopropulsades que fan servir un sistema d'electrificació ferroviari que els proveeixi energia a les unitats de tracció elèctrica per al desplaçament.

Classificació nominativa d'estacions.

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.

Prestacions mínimes per la utilització de les estacions de viatgers.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias publicarà anualment a la DR les Prestacions Mínimes segons categoria d'estació de viatgers.

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.

Els trens es classificaran als efectes de la Modalitat A. 1 del cànon per la utilització d'estacions de transport de viatgers, de la manera següent:

Tipus de Tren a efectes de Cànon Estacions de Viatgers (Modalitat A.1)

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.



TAULA TRÀNSIT DE REFERÈNCIA 2025 (EN VIGOR DES DE 01/01/2025)

			Tipus de Servei				
			VL1	VL2	VL3	VCM	M
	Línies de l'Eix 16-A.V. Olmedo- Medina- Zamora- Galicia						
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	361.235	N/A	35.124	457.281	N/A

TAULA TRÀNSIT OBJECTIU 2025 (EN VIGOR DES DE 01/01/2025)

			Tipus de Servei				
			VL1	VL2	VL3	VCM	M
	Línies de l'Eix 16-A.V. Olmedo- Medina- Zamora- Galicia						
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	397.359	N/A	38.637	503.010	N/A

TAULA BONIFICACIÓ D'OBJETIU 2025 (EN VIGOR DES DE 01/01/2025)

			Tipus de Servei				
			VL1	VL2	VL3	VCM	M
	Línies de l'Eix 16-A.V. Olmedo- Medina- Zamora- Galicia						
082	Bif. Coto Da Torre (Ourense) - Bif A Grandeira (Santiago)	84,1	50%	N/A	50%	10%	N/A

Bonificació objectiu aplicable en cada combinació línia / Tipus de servei VL1, VL2, VL3, VCM i M que sigui d'aplicació

5.4. Serveis Bàsics i Preus

Els serveis que es presten en qualsevol de les instal·lacions de servei que es relacionen a l'article 42 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. Els preus per la prestació dels serveis bàsics, no poden superar el cost de la prestació mateixa més un benefici raonable.

La seva prestació no és obligatòria, i les disposicions són aplicables únicament quan el servei sigui ofert per l'explotador de la instal·lació de servei.

Els serveis bàsics que ofereixi en cada moment l'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries, mitjançant la Declaració sobre la xarxa, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària o un altre candidat que els sol·liciti.

L'oferta de Serveis Bàsics que l'Administrador de Infraestructuras pot prestar, a les Terminals de Mercaderies i a les Estacions de Viatgers, es recull al capítol 7. Instal·lacions de Servei, així com els seus preus respectius.

Així mateix, les fitxes descriptives dels serveis bàsics, prestats a l'àmbit de les Terminals de Mercaderies i de les Estacions de Viatgers, així com les seves condicions de prestació, condicions d'accés i preus, es troben disponibles al capítol 7 d'aquesta DR i a les fitxes descriptives de les instal·lacions de servei, aplicació PISERVI, que es troben disponibles al web de l'Administrador de Infraestructuras com a annex d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

5.5. Serveis Complementaris i Preus

Els Serveis Complementaris a les instal·lacions de servei, titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que serveixen per facilitar el funcionament del sistema ferroviari, s'han de prestar a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats d'acord amb el s'estableix a l'Art. 44 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Els Serveis Complementaris prestats a les instal·lacions de servei estan subjectes a preus lliurement acordats entre les parts. No obstant això, quan aquests serveis siguin prestats per un sol proveïdor, els preus que aquest proveïdor apliqui no poden superar el cost de la seva prestació més un benefici raonable.

Els Serveis Complementaris que l'administrador d'infraestructures ferroviàries ofereix en cada moment a través de la Declaració sobre la Xarxa, s'han de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

Poden ser Serveis Complementaris de conformitat amb l'apartat 18 de l'annex I de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, els següents:

- Subministrament de corrent de tracció, les quantitats abonades per aquest concepte s'han de mostrar a les factures per separat dels cànon aplicats per l'ús de les infraestructures ferroviàries d'alimentació d'energia elèctrica. (Servei prestat per ADIF-Alta Velocidad).
- Preescalfament de trens de viatgers. (Aquest servei no l'ofereix Adif, ni ADIF-Alta Velocidad).
- Contractes personalitzats per al control del transport de mercaderies perilloses i assistència a la circulació de combois especials. (Servei prestat per Adif i ADIF- Alta Velocidad).

D'acord amb el que s'expressa en aquest document, l'administrador d'infraestructures ofereix a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats la prestació dels serveis següents:

SERVEIS COMPLEMENTARIS, EN L'ÀMBIT GENERAL

SC-1	TRANSPORTS EXCEPCIONALS
Descripció	Aquest servei consisteix en la realització de totes les tasques necessàries per a la seguretat i l'assistència a la circulació de Transports Excepcionals
Operacions Associades	• Estudis realitzats per Adif associats a la viabilitat i la seguretat de la circulació del transport. • Pla de marxa. • Acompanyament, assistència al transport i vehicles de suport per a la circulació. • Obertura extraordinària de les estacions. • Serveis contractats de suport i seguretat.
Unitat de Facturació	Per Estudi. • Per Pla de Marxa. • Per Servei.
Condicions d'aplicació	Aquests trànsits estan regulats pel que disposa la normativa nacional i internacional vigent de Transports Excepcionals, la Instrucció Tècnica de Gàlibs i la fitxa UIC 502/1. En el cas de comunicació de la supressió o canvi de data de la circulació d'un Transport Excepcional amb menys de 72 hores d'antelació i aquesta sigui per causa de força major, l'E.F. estarà obligada a abonar el 15% de valor dels costos estimats per a la realització del transport.

SC-1	TRANSPORTS EXCEPCIONALS	UNITAT DE FACTURACIÓ	PREU ANY 2025
	Estudis realitzats per Adif associats a la viabilitat i la seguretat de la circulació del transport.	PER ESTUDI	93 € / h /agent
PLA DE MARXA			
	Itinerari UNA àrea territorial operativa	PLA DE MARXA	950 €
	Itinerari DOS o més àrees territorials operatives	PLA DE MARXA	1.500 €
	Acompanyament i assistència al transport	SERVEI PRESTAT	68 € / h /agent
	Vehicles de suport a la circulació (*)	SERVEI PRESTAT	658 €/100 km i 6,6 €/km. quan superi els 100 km inicials
	Obertura extraordinària d'estacions	SERVEI PRESTAT	68 € / h /agent
	Serveis contractats de suport i seguretat	SERVEI PRESTAT	Cost servei

(*) Circulació de vagonetes i altre equipament necessari que precedeix o va després del Transport Excepcional.

Els Preus per a l'any 2025 continguts en aquest document només són d'aplicació per als Serveis Complementaris que es prestin a les instal·lacions de servei pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les àrees de les zones de servei ferroviari que siguin administrades per l'administrador d'infraestructures.

Aquests preus entraran en vigor l'1 de gener de 2025 i estaran vigents fins al 31 de desembre de 2025; continuaran vigents a partir d'aquesta data fins que no se n'aprovin uns de nous que els substitueixin.

SERVEIS COMPLEMENTARIS, EN L'ÀMBIT GENERAL

	SUBMINISTRAMENT DEL CORRENT DE TRACCIÓ
SC-2	Servei prestat per ADIF-Alta Velocidad. De conformitat amb el Reial decret 1044/2013, de 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, a l'article 3. 1 correspon a ADIF-Alta Velocidad l'adquisició d'energia elèctrica per al subministrament del servei de corrent al sistema ferroviari. Les condicions de prestació i els preus d'aquest servei estan disponibles a la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocidad.

5.6. Serveis Auxiliars i Preus

Són Serveis Auxiliars els que les EE.FF. o altres candidats poden sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries o a altres prestadors.

Els Serveis Auxiliars prestats a les instal·lacions de servei estaran subjectes a preus lliurement acordats entre les parts. No obstant això, quan aquests serveis siguin prestats per un sol proveïdor, els preus que aquest proveïdor apliqui no poden superar el cost de la seva prestació més un benefici raonable.

L'explotador de la instal·lació de servei no té l'obligació de prestar aquests serveis, però, si ofereix la seva realització a alguna empresa ferroviària, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol candidat que els sol·liciti.

La prestació de serveis auxiliars s'ha d'efectuar en règim de Dret privat.

De conformitat amb l'apartat 19 de l'annex I, la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, poden ser serveis auxiliars, els següents:

- Accés a la xarxa de telecomunicació.
- El subministrament d'informació complementària.
- La inspecció tècnica del material rodant.
- Els serveis de venda de bitllets a estacions de viatgers.
- Els serveis de manteniment pesat de material rodant, que són els que requereixen instal·lacions específiques en què es fan tasques que no es porten a terme com a part de les operacions diàries de rutina i que requereixen que el vehicle sigui retirat del servei.

L'oferta de serveis auxiliars, així com els seus preus, que l'Administrador de Infraestructuras pot prestar, a les Terminals de Mercaderies i a les Estacions de Viatgers, es recull al capítol 7. Instal·lacions de Servei.

Així mateix, les fitxes descriptives dels serveis auxiliars prestats en l'àmbit de les Terminals de Càrrega i de les Estacions de Viatgers, així com les seves condicions de prestació, condicions d'accés i preus, es troben disponibles al capítol 7 d'aquesta DR i a les fitxes descriptives de les instal·lacions de servei, disponibles a l'aplicació PISERVI.

De conformitat amb l'article 102 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre del sector ferroviari, els preus i les condicions d'accés als serveis bàsics, complementaris i auxiliars, prestats per tots els explotadors a les instal·lacions de servei, a què es refereix l'apartat 20 de l'Annex I, de la Llei esmentada, inclosos horaris d'obertura i tancament han de comunicar-se a l'administrador d'infraestructures, que els publicarà a la declaració sobre la xarxa o indicarà un lloc web on aquesta informació es pugui obtenir gratuïtament en format electrònic.

5.7. Sancions i Incentius Financers

5.7.1. SANCIONS PER MODIFICACIÓ DE SOLC

No aplica

5.7.2. SANCIONS PER ALTERACIÓ DE SOLC

No aplica

5.7.3. SANCIONS PER NO ÚS DE SOLC

Les tarifes aplicables s'han d'establir en el Reglament per a la determinació dels cànons ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'administrador d'infraestructures que s'haurà de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat.

5.7.4. SANCIONS PER CANCEL·LACIÓ DE SOLC

Les quanties aplicables són les que figuren al Reglament de determinació dels cànons ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'Administrador de Infraestructuras i publicat al Butlletí Oficial de l'Estat núm. 260 de data 28 d'octubre de 2024.

La quantia del recàrrec es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren-km de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia i tipus de servei:

- Per als serveis de viatgers, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia i tipus de servei, quan aquesta diferència sigui superior al 2% de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.
- Per als serveis de mercaderies, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia, quan la diferència sigui superior al 15 % de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.

Per a més informació, vegeu l'apartat 5.3 d'aquest capítol.

Així mateix, altres sancions que es puguin derivar de l'incompliment dels Acords Marc.



Penalitzacions per no-ús de la capacitat adjudicada a Instal·lacions de Servei.

Les penalitzacions per no ús de la capacitat adjudicada d'instal·lacions de servei es recullen al capítol 7. Instal·lacions de Servei.

5.7.5. INCENTIVUS / DESCOMPTES

1.º Bonificació temporal per incentivar el creixement del transport ferroviari

Amb la finalitat d'incentivar l'explotació eficaç de la xarxa ferroviària i fomentar nous serveis de transport ferroviari, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot introduir una bonificació als cànons d'accés mínim a les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General per als augments de trànsit anuals segons el tipus de línia i el tipus de servei.

Per a més informació, vegeu l'apartat 5.3 d'aquest capítol.

2.º Bonificació per incentivar la implantació del sistema ERTMS.

Poden introduir-se bonificacions als cànons regulats en aquest apartat per incentivar la implantació als trens del sistema ERTMS. Aquestes bonificacions no tenen impacte en els ingressos de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Aquestes bonificacions afecten exclusivament l'àmbit que es determini de conformitat amb el Dret de la Unió Europea..

3º Bonificació per fomentar l'aprofitament de la capacitat disponible de les infraestructures.

A fi de fomentar l'aprofitament de la capacitat disponible de les infraestructures, l'administrador d'infraestructures pot introduir una bonificació al cànon per utilització de les línies integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, tant en la modalitat A com en la B, que aplicaria a determinades franges horàries disponibles en un tram o diversos trams de la infraestructura ferroviària. Aquesta bonificació es determina pels criteris següents:

- S'han de determinar les franges horàries bonificades. Aquestes franges poden abastar una línia o un tram d'aquesta línia o bé determinar-se com un conjunt de franges horàries que n'abastin una línia o un tram d'aquesta línia, diverses línies o trams d'aquestes línies o una àrea geogràfica determinada mitjançant trams de línies ferroviàries.
- Es determinarà l'interval temporal dins el període de vigència de l'horari de servei durant el qual la bonificació estarà vigent.
- Es relacionarà el trànsit a les franges bonificades amb la bonificació establerta per al cànon. El trànsit es pot determinar mitjançant els trens-quilòmetre, el nombre de freqüències, el nombre de passatgers o el nombre de passatgers-quilòmetre. Es poden establir bonificacions diferents dins el mateix interval temporal i per a diferents volums de trànsit.
- Un cop publicada la bonificació, les empreses ferroviàries poden presentar el volum de trànsit que es comprometen a efectuar en el període determinat per l'administrador.
- En funció del volum del trànsit es determinarà el cànon total del període temporal que l'operador ha d'abonar, aplicant la bonificació que li correspon.
- El cànon resultant del període complet l'ha d'abonar mensualment durant el termini de vigència de la bonificació en parts iguals.
- Únicament serà objecte de devolució la part del cànon corresponent als trànsits no realitzats per sota del trànsit compromès per l'empresa ferroviària quan aquesta baixada de trànsit no sigui imputable a l'empresa ferroviària.
- L'administrador pot establir que, si l'empresa ferroviària fa trànsits superiors al trànsit compromès, aquests trànsits siguin bonificats amb un percentatge de la bonificació prevista.

Les bonificacions recollides als epígrafs 1r, 2n i 3r d'aquest apartat s'apliquen de manera similar a serveis similars i de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària.

BONIFICACIONS PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI.

Les bonificacions per ús d'instal·lacions de servei es recullen al capítol 7. Instal·lacions de Servei.

5.8 Sistema d'incentius (Performance Scheme)

De conformitat amb l'Art. 96 de la LSF, el sistema de cànons ha d'incentivar les empreses ferroviàries i el mateix administrador d'infraestructures ferroviàries a reduir al mínim les pertorbacions i a millorar el funcionament de la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Els principis bàsics d'aquest sistema d'incentius s'aplicaran a tota la xarxa.

L'11 de febrer de 2015 es va publicar al BOE l'Ordre FOM 189/2015 (actualitzada per l'Ordre FOM 642/2018, de 13 de juny), per la qual es desenvolupen els principis bàsics d'aplicació d'incentius al sistema dels cànons per ús de les infraestructures ferroviàries.

El sistema d'incentius ha de garantir el tracte no discriminatori, la transparència, l'objectivitat basada en fets i esdeveniments que es poden quantificar, constatar i verificar; conseqüentment, serà un sistema veraç, fiable i auditable que garanteixi la integritat de totes les dades del sistema, alhora que es comparteix la informació operativa entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i l'EF

Aquest sistema inclou la imposició de penalitzacions (malus) per accions que pertorbin el funcionament de la xarxa, la concessió de compensacions (bonus) a les entitats que les pateixin i la concessió de primes a les que obtinguin resultats millors del previst.

De conformitat amb el que s'indica, l'administrador d'infraestructures va acordar amb les Empreses Ferroviàries i Candidats els paràmetres principals del sistema d'incentius (PPSI) i, en compliment de l'Ordre FOM esmentada, s'indiquen a continuació els valors següents:

TAULA 1 INDICADORS DE P.P.S.I. PER A TRENS PER PRODUCTES

PRODUCTE	MARGE DE PUNTUALITAT	OBSERVACIONS
Llarga Distància AV	15'	
Mitjana Distància AV	15'	
Llarga Distància NO AV	30'	
Mitjana Distància NO AV	30'	
Rodalies	20'	
Mercaderies	100'	Amb el paràmetre d'oferta ajustada i retard net



Per a cada circulació, l'administrador d'infraestructura ferroviària ha de determinar el retard d'arribada a destinació en funció de les dades següents:

- **TRENS DE VIATGERS.**- Si el retard a l'arribada (RLL) de cada tren supera l'indicador de PPSI (Ip), es considera Tren impuntual:
 $RLL > Ip = \text{Tren impuntual}$
 La diferència, mesurada en minuts, entre el retard a l'arribada (RLL) i l'indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retard Computable (Rc):
 $Rc = RLL - Ip$
- **TRENS DE MERCADERIES.**- Si el retard net (Rn) de cada tren supera l'indicador de PPSI (Ip), es considerarà Tren impuntual.
 $Rn > Ip = \text{Tren impuntual}$
 La diferència, mesurada en minuts, entre el retard net (Rn) i l'indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retard Computable (Rc):
 $Rc = Rn - Ip$

Taula 2.- Els trens suprimits seran, en general, impuntuals a efectes del sistema d'incentius. Per determinar l'indicador del retard computable per als trens suprimits, es considera com si haguessin arribat a destinació amb un retard computable equivalent a:

INDICADOR COMPUTABLE PER A TRENS SUPRIMITS		
PRODUCTE	MINUTS VALOR DE RETARD	OBSERVACIONS
Llarga Distància AV	30'	
Mitjana Distància AV	30'	
Llarga Distància	40'	
Mitjana Distància	40'	
Rodalies	20'	
Mercaderies	90'	No es consideren els trens suprimits per les EE.FF. en origen, ni la modificació de la destinació planificada.



El valor unitari (V) de cada minut de retard imputable ÉS el següent:

	Propi tren (bonus per a Adif)	Trens d'AV altre candidat	Altres trens d'un altre candidat
Retard causat per Adif	-	10 €/min	1 €/min
Retard causat per tren AV	10 €/min	10 €/min	1 €/min
Retard causat per tren que no és AV	1 €/min	1 €/min	1 €/min

Avaluació del Programa d'Incentius

Per tal d'aconseguir un nivell adequat de resultats, d'analitzar-ne la implantació enriquint-lo amb l'experiència del sistema ferroviari, l'administrador d'infraestructura ferroviària ha desenvolupat el sistema d'incentius de forma progressiva, que és aplicable en les fases següents.

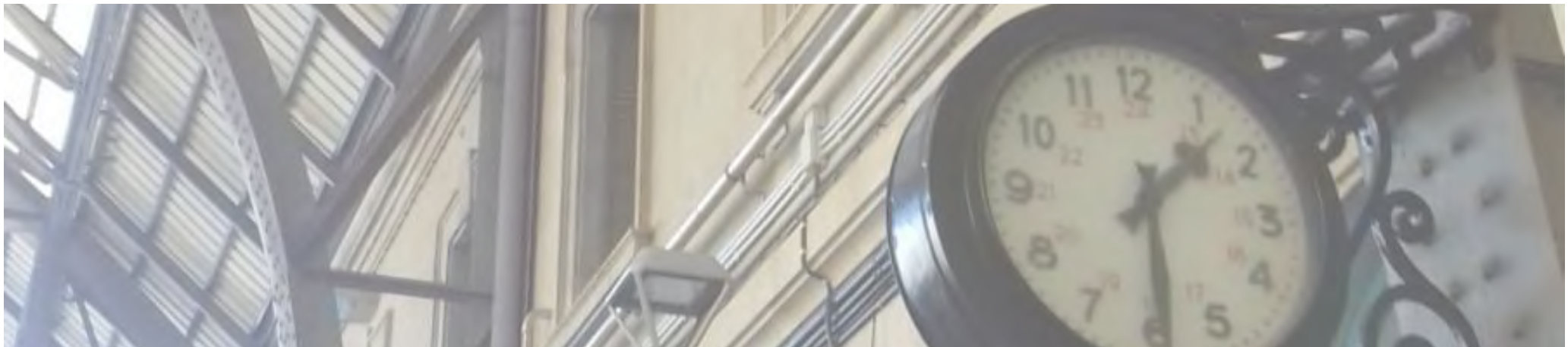
FASE 1.- Implantada el 2018, va aplicar-se exclusivament als trens de viatgers d'Alta Velocitat.

FASE 2.- Implantada el 2019, va estendre l'aplicació del sistema al conjunt de trens que circulen per la RFIG, llevat dels trens de Rodalies.

FASE 3.- El 1r de gener de 2024 ha entrat en funcionament un nou sistema de mesura i control de la puntualitat per als serveis de Rodalia. S'han implantat criteris que són més acords amb els estàndards europeus actuals i més propers a la visió del viatger que utilitza aquests serveis. Sobre la base d'aquests nous criteris s'han iniciat els treballs per incorporar la rodalia al Sistema d'Incentius, amb horitzó d'implantació el 1r de gener del 2026.

Comitè de seguiment del sistema d'incentius.

El Comitè de Seguiment d'incentius, tal com prescriu l'OM FOM/189/2015, el componen l'administrador d'infraestructures ferroviàries i les empreses ferroviàries, amb la participació de la CNMC. El 2018 es va constituir, i van quedar incorporades a final d'aquell any totes les empreses que operaven a la RFIG. Des de llavors les noves empreses que comencen a operar a la RFIG són incorporades automàticament a aquest comitè.



SISTEMA D'INCENTIUS. BALANÇ el 31/12/2024 (xifres en minuts)			
Empresa Ferroviària	Bonus	Malus	Saldo
Emprese Ferroviari 1	168,00	2.008,90	-1.840,90
Emprese Ferroviari 2	13.707,25	51.069,22	-37.361,97
Emprese Ferroviari 3		2.853,28	-2.853,28
Emprese Ferroviari 4	12.530,24	64.945,63	-52.415,39
Emprese Ferroviari 5		1,85	-1,85
Emprese Ferroviari 6	42,00	178,00	-136,00
Emprese Ferroviari 7	137,00	2.359,95	-2.222,95
Emprese Ferroviari 8	826,11	63,55	762,56
Emprese Ferroviari 9	1.642,35	3.943,38	-2.301,03
Emprese Ferroviari 10	4.321,41	9.161,13	-4.839,72
Emprese Ferroviari 11	7.880,41	26.994,76	-19.114,34
Emprese Ferroviari 12	396,36	609,08	-212,72
Emprese Ferroviari 13	103.445,35	339.472,10	-236.026,75
Emprese Ferroviari 14	112.145,99	194.800,91	-82.654,93
Emprese Ferroviari 15	199,00	5.003,57	-4.804,57
Emprese Ferroviari 16	6.117,45	12.608,87	-6.491,42
TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS			-452.515,25
Administrador	Bonus	Malus	Saldo
Adif	681.693,91	229.178,66	452.515,25

SISTEMA D'INCENTIUS. BALANÇ el 31/12/2024 (xifres en euros)			
Empresa Ferroviària			Euros
Emprese Ferroviari 1			-1.840,90
Emprese Ferroviari 2			-37.361,97
Emprese Ferroviari 3			-2.853,28
Emprese Ferroviari 4			-52.415,39
Emprese Ferroviari 5			-1,85
Emprese Ferroviari 6			-136,00
Emprese Ferroviari 7			-2.222,95
Emprese Ferroviari 8			762,56
Emprese Ferroviari 9			-2.301,03
Emprese Ferroviari 10			-4.839,72
Emprese Ferroviari 11			-19.114,34
Emprese Ferroviari 12			-212,72
Emprese Ferroviari 13			-236.026,75
Emprese Ferroviari 14			-82.654,93
Emprese Ferroviari 15			-4.804,57
Emprese Ferroviari 16			-6.491,42
TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS			-452.515,25
Administrador			Euros
Adif			452.515,25

Resum de la informació relativa a la desagregació per tipologies de retard.

SISTEMES D'INCENTIUS PER A GRUPS		ACUMULAT Gener/Desembre 2024			
		Trens		Minuts	
		Total	%	Total	%
A.3	Errors en el procediment de les operacions.	36,85	0,17%	978,08	0,10%
A.5	Personal.	21,71	0,10%	1.536,27	0,16%
A.6	Altres causes.	25,15	0,11%	1.549,77	0,16%
B.1	Instal·lacions de senyalització.	1.729,60	7,84%	59.073,15	6,25%
B.3	Instal·lacions de telecomunicacions.	17,73	0,08%	717,03	0,08%
B.4	Equip de subministrament de corrent.	487,74	2,21%	29.401,13	3,11%
B.5	Vía.	152,40	0,69%	6.483,03	0,69%
B.6	Estructures.	16,62	0,08%	635,06	0,07%
B.7	Personal.	11,61	0,05%	799,98	0,08%
B.8	Altres causes..	57,65	0,26%	2.363,95	0,25%
C.1	Treballs de construcció planificats.	1.820,33	8,25%	98.429,11	10,41%
C.2	Irregularitats en l'execució dels treballs de construcció.	353,18	1,60%	16.145,70	1,71%
C.3	Restriccions de la velocitat a causa de vies defectuoses.	636,53	2,88%	10.262,98	1,09%
C.4	Altres causes.	25,52	0,12%	803,41	0,08%
ADIF		5.392,61		229.178,66	

SISTEMES D'INCENTIUS PER A GRUPS		ACUMULAT Gener/Desembre 2024			
		Trens		Minuts	
		Total	%	Total	%
E.1	Excés del temps de parada.	782,57	3,55%	11.789,29	1,25%
E.2	Sol·licitud de l'empresa ferroviària.	7.303,59	33,10%	317.609,97	33,60%
E.3	Operacions de càrrega	1,00	0,00%	485,00	0,05%
E.4	Irregularitats a la càrrega.	55,61	0,25%	5.064,22	0,54%
E.5	Preparació comercial del tren.	273,58	1,24%	23.464,08	2,48%
E.6	Personal.	79,47	0,36%	4.421,09	0,47%
F.1	Planificació/replanificació del registre.	84,66	0,38%	1.746,30	0,18%
F.2	Formació del tren per a l'empresa ferroviària.	2.540,15	11,51%	90.004,42	9,52%
F.3	Problemes que afectin els cotxes (transport de viatgers).	3,18	0,01%	101,88	0,01%
F.4	Problemes que afectin els vagons (transport de mercaderies).	186,55	0,85%	15.693,43	1,66%
F.5	Problemes que afectin els cotxes, locomotores i automotors.	4.478,78	20,30%	195.858,81	20,72%
F.6	Personal.	882,90	4,00%	49.464,70	5,23%
F.7	Altres causes.	1,71	0,01%	370,99	0,04%
EMPRESA FERROVIÀRIA		16.673,75		716.074,18	
TOTAL GENERAL		22.066,36		945.252,84	

5.9. Actualització o Modificació de les Taxes, Cànon i Preus

TAXES I CÀNONS

La Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, ha introduït modificacions al CAPÍTOL II, Cànon ferroviari i preus derivats de la utilització d'infraestructura ferroviària i instal·lacions de servei.

La LSF determina que els administradors generals d'infraestructures ferroviàries tenen, entre altres funcions, les de determinació, revisió i cobrament dels cànon per ús de les infraestructures ferroviàries d'acord amb el règim legal i reglamentari d'aplicació.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'adoptar una disposició per a la fixació de les quantitats del sistema de cànon, que rebrà el nom de Reglament de determinació dels cànon ferroviaris.

Aquesta disposició serà aprovada pel Consell d'Administració i mitjançant aquesta es durà a terme una revisió, amb caràcter anual, de la quantitat dels cànon, addicions, recàrrecs i altres elements del sistema de cànon.

Excepcionalment, i sempre que variïn les condicions del mercat, de manera objectiva i demostrable aquesta revisió es pot fer abans de concloure el període d'un any.

A la part expositiva del Reglament de determinació dels cànon ferroviaris s'ha justificat la seva adequació als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència, eficiència, rendibilitat social i sostenibilitat mediambiental.

Per a l'aprovació d'aquesta disposició, que es farà sobre la base dels principis recollits a l'apartat anterior, se seguirà el procediment següent:

La proposta de modificació anual o revisió excepcional de les quantitats resultants del que estableixen els articles 97 i 98 l'ha d'elaborar l'administrador d'infraestructures ferroviàries, juntament amb la memòria econòmica i financera corresponent.

Aquesta memòria s'ha de pronunciar sobre el cost o el valor del recurs o l'activitat de què es tracti sobre la base del que estableix el dret de la Unió Europea i la justificació de la quantitat proposada. Els costos utilitzats per als càlculs s'han de basar en els pagaments efectuats o previstos.

Igualment, ha d'incloure una breu referència a l'impacte econòmic i pressupostari, al contingut, l'oportunitat de la disposició que es pretén aprovar i les alternatives previstes, a la justificació en aquest article i a la distribució de competències.

Aquesta proposta ha d'establir els valors concrets dels paràmetres del sistema de cànon i serà publicada al portal web de l'administrador d'infraestructures a fi de donar audiència, durant un termini no ampliable de quinze dies naturals, als ciutadans afectats i obtenir quantes aportacions addicionals es puguin fer per altres persones o entitats.

Durant aquest mateix termini, la proposta es consultarà amb els obligats al pagament dels cànon d'acord amb els articles 97.2 i 98.2, de la Llei 38/2015 i amb les comunitats autònomes, que podran remetre l'informe corresponent abans que conclouin els dits quinze dies.

Finalment, la versió final de la proposta serà sotmesa a informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, que supervisarà que es respecta el que s'estableix en el marc previst pel dret de la Unió Europea i en la Llei del sector ferroviari.

Els valors obtinguts després del procediment assenyalat a l'apartat anterior han de ser aprovats pels administradors d'infraestructures ferroviàries en el corresponent Reglament de determinació dels cànons ferroviaris.

Un cop aprovat aquest Reglament, es publicarà al Butlletí Oficial de l'Estat i els seus valors s'inclouran en la declaració sobre la xarxa d'acord amb el que s'estableix a l'article 32 i l'annex III de la Llei 38/2015 del sector ferroviari.

En qualsevol cas, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència pot exercir les competències que preveu la seva llei de creació per supervisar la quantitat dels cànons.

El programa d'activitat dels administradors generals d'infraestructura previst a l'article 25.4 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari, ha de contenir una previsió de les actualitzacions dels cànons durant el període de vigència del programa esmentat. La proposta de modificació o d'actualització indicada a l'apartat 1 d'aquest article s'ha de basar en aquesta proposta, de manera que les quantitats no es podran incrementar individualment en més d'un cinc per cent respecte a les indicades en el programa d'activitat excepte per causes excepcionals que s'hauran de justificar a la memòria econòmica i financera corresponent a aquest exercici.

PREUS PER LA PRESTACIÓ DE SERVEIS BÀSICS, COMPLEMENTARIS I AUXILIARS

La prestació dels serveis ferroviaris bàsics (excepte els regulats per l'article 98 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari), complementaris i auxiliars, està subjecta al pagament de preus que tenen el caràcter de privats.

Els explotadors d'instal·lacions de serveis han d'aprovar i de publicar els preus per la prestació dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars.

L'establiment i l'aplicació dels preus es regeixen sempre pels principis d'objectivitat, de transparència, d'igualtat d'accés i de no-discriminació a les Empreses Ferroviàries i Candidats.

Els preus aprovats per la prestació del servei bàsic de Manipulació d'Unitats de Transport Intermodal (UTI's) tenen la consideració de preus màxims de referència i es permeten descomptes o incentius sobre aquests en instal·lacions concretes per a determinats serveis i sota unes condicions d'aplicació establertes prèviament, sempre amb l'explotació de les instal·lacions en condicions satisfactòries de qualitat, competitivitat i permanència.

Per fer-ho, s'han d'establir criteris objectius que justifiquin aquestes minoracions sobre els preus màxims en funció de paràmetres i de condicions d'aplicació degudament explicitades i, quan sigui el cas, s'han d'establir acords específics. Per tal que els clients de l'administrador d'infraestructures ferroviàries puguin conèixer amb antelació suficient a la sol·licitud del servei l'existència de preus reduïts i les condicions objectives necessàries perquè s'apliquin, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'incloure aquesta informació al seu lloc web, www.adif.es i en les successives actualitzacions de la Declaració sobre la Xarxa.

En les condicions d'aplicació esmentades s'ha d'indicar la Terminal de Transport de Mercaderies (o conjunt d'aquestes) i el servei concret objecte del descompte. De la mateixa manera, s'han de fixar, almenys, els mecanismes d'ajust del preu, el període de vigència i els compromisos que els beneficiaris han de complir.

Els descomptes/incentius sobre els preus s'han d'aplicar de manera objectiva, transparent i no discriminatòria, garantint la igualtat de tracte a tots els clients que compleixin les condicions d'aplicació.

Els preus dels serveis prestats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries s'han d'abonar a aquest administrador i s'han de fer servir per finançar-ne l'activitat, tendint a garantir l'equilibri financer.

La política de preus tendirà a crear una dinàmica que afavoreixi la contenció de les despeses d'exploració, adequant les inversions als requeriments reals de la demanda i evitant sobrecapacitats o problemes de congestió.

5.10. Forma de Pagament de les Taxes, Cànon i Preus

LIQUIDACIÓ DE TAXES I CÀNONS

Taxa per la utilització o l'aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari, Art. 93 LSF. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de liquidar aquesta taxa per anys naturals, amb l'excepció de les meritacions per períodes inferiors a l'any natural, que ho són per aquesta fracció de l'any.

Les notificacions de les liquidacions de la taxa s'han de practicar preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat estigui obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des que es produeixi la notificació mitjançant transferència bancària al compte de l'entitat de crèdit que presti el servei de caixa a aquesta Administració i que s'indicarà en la liquidació. Es considera efectuat el pagament en la data en què hagi tingut entrada l'import corresponent al compte indicat en els termes de l'article 37 del Reglament General de Recaptació.

El període executiu de recaptació comença l'endemà del venciment del termini indicat anteriorment i es meriten amb l'inici del període esmentat els recàrrecs del període executiu (d'acord amb el que estableixen la Llei general tributària i la Llei general pressupostària).

Pel que fa als Cànon Ferroviaris, les modalitats descrites poden ser objecte de liquidació de forma individualitzada o conjunta en els termes previstos a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Les notificacions de les liquidacions dels cànon ferroviaris s'han de fer preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat resulti obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des que es produeixi la notificació mitjançant transferència bancària al compte de l'entitat de crèdit que presti el servei de caixa a aquesta Administració i que s'indicarà en la liquidació. Es considera efectuat el pagament en la data en què hagi tingut entrada l'import corresponent al compte indicat en els termes de l'article 37 del Reglament General de Recaptació.

El període executiu de recaptació comença l'endemà del venciment del termini indicat anteriorment i es meriten amb l'inici del període esmentat els recàrrecs del període executiu (d'acord amb el que estableixen la Llei general tributària i la Llei general pressupostària).

FACTURACIÓ DE PREUS PER LA PRESTACIÓ DE SERVEIS BÀSICS, COMPLEMENTARIS I AUXILIARS

Les contraprestacions econòmiques seran exigibles des que se sol·liciti la prestació del servei, la realització de l'activitat o l'ús de què es tracti, i hauran de fer-se efectives en les condicions que s'estableixin en el moment de la fixació o l'actualització.

El subjecte obligat al pagament dels preus serà l'Empresa Ferroviària o un altre candidat que hagi sol·licitat els serveis a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

L'acció per exigir el pagament dels preus per serveis prestats directament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries prescriu als cinc anys des de la prestació del servei.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot suspendre la prestació del servei en el supòsit d'impagament de les quantitats corresponents, prèvia comunicació expressa adreçada a l'obligat al pagament.

La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o es garanteixi prou el deute. Igualment, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot sol·licitar dipòsits, avals, pagaments a compte o qualsevol altra garantia suficient per cobrar l'import dels preus pels serveis que presti.

Correspon a la jurisdicció ordinària la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus, sense que siguin aplicables a aquest efecte els procediments d'exacció executiva previstos per als casos d'impagament en el Reglament General de Recaptació, aprovat per Reial decret 939/2005, de 29 de juliol, i sense perjudici de les competències que corresponguin a les referides matèries a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència de conformitat amb el que estableix la Llei 3/2013, de 4 de juny.



6

OPERACIÓ I GESTIÓ DEL TRÀNSIT

6.1. Introducció

6.2. Normes Operatives

6.3. Mesures Operatives

6.4. Aplicacions Informàtiques

ÍNDEX

6.3.1 PRINCIPIS

181

6.3.2. REGLAMENT DE FUNCIONAMENT

181

6.3.3. PERTORBACIONS DEL TRÀNSIT

182

6.1. Introducció

En aquesta secció s'indiquen les normes relatives a les obligacions de l'empresa ferroviària o candidat i de l'administrador d'infraestructures que cal seguir per a les operacions de tren i de maniobres.

D'altra banda, l'explotació dels serveis ferroviaris requereix una coordinació adequada de les informacions que generen tant l'administrador d'infraestructura com els candidats i les empreses ferroviàries que prestin servei.

A l'Annex K es detallen les condicions generals d'utilització dels serveis d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats i igualment es determina la informació que els candidats han de proporcionar a l'administrador d'infraestructura per poder dur a terme adequadament les seves funcions.

6.2. Normes Operatives

El Reglament de Circulació Ferroviària, RCF, estableix les regles operatives generals perquè la circulació dels trens i de les maniobres es faci de manera segura, eficient i puntual, tant en condicions d'explotació normal com degradada, incloent-hi la recuperació efectiva després d'una interrupció del servei. Així mateix, el document proporciona un marc regulador únic dels processos operatius en què hi hagi una interfície directa entre l'Administrador d'Infraestructura (AI) i l'Empresa Ferroviària (EF), unificant els criteris d'operació dels diferents AI a les diferents amples de la Xarxa.

De conformitat amb el que disposa l'article 5 del RD 929/2020, és aplicable a la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General el Reglament de Circulació Ferroviària aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en matèria de seguretat aprovi, així com les disposicions de desplegament del Reglament de Circulació Ferroviària que s'hi preveuen.

Així mateix, tot el personal que desenvolupi funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General està obligat a conèixer, a la part que l'afecti, el Reglament de Circulació Ferroviària i la resta de normativa de seguretat ferroviària, així com les parts dels sistemes de gestió de seguretat i normes internes de les seves entitats que els corresponguin per poder aplicar-los a l'exercici de les seves funcions, vegeu cap.7 Condicions d'Ús de les Instal·lacions.

D'acord amb l'article 4.2 del RD 929/2020 "Les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures són responsables de l'explotació segura del sistema ferroviari i del control de riscos relacionat amb aquest, cadascun respecte de la part del sistema que el competeixi", la responsabilitat de l'explotació segura del sistema ferroviari i del control de riscos associat correspon a l'Administrador de Infraestructuras i a les EF. Per això estan obligats a definir i aplicar les mesures necessàries de control de riscos i, si escau, a cooperar mútuament. En conseqüència, els **Sistemes de Gestió de la Seguretat (SGS)** dels AI i de les EF han d'establir les regles internes, de conformitat amb la normativa vigent, i els procediments necessaris per assegurar el compliment del que estipulen aquest Reglament i la resta de la normativa de seguretat nacional i europea, inclosos els Mètodes Comuns de Seguretat i l'ETI d'Explotació i Gestió del Trànsit.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries disposa al seu Sistema de Gestió de la Seguretat (SGS) d'un conjunt de normes i de disposicions fonamentals necessàries per a la circulació dels trens i de maniobres, de manera segura i eficient. El personal que intervingui en la realització de tasques relacionades amb la circulació està obligat a conèixer-les, en la part que els afecti, per poder aplicar-les a l'exercici de les seves funcions.

Quan el personal que intervingui en les tasques relacionades amb la circulació sigui extern a l'administrador d'infraestructures, però exerceixi activitats per a l'administrador d'infraestructures o bé presti serveis a tercers en instal·lacions de servei titularitat de l'Administrador de Infraestructuras (empreses ferroviàries, empreses prestadores de serveis a les empreses ferroviàries...), se'ls ha de facilitar la documentació i la informació necessàries que els afecti del SGS de l'Administrador de Infraestructuras.

Els Corredors Ferroviaris de Mercaderies, Atlàntic i Mediterrani, es regeixen per la normativa de circulació que reguli el trànsit a cadascuna de les línies dels Corredors esmentats.

El Reglament de Circulació Ferroviària. RCF en vigor, així com la resta de les normes complementàries a aquest, es troba disponible al lloc web de l'AESF www.seguridadferroviaria.es

A l'apartat 7.3.1 del capítol 7 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa es detallen les condicions d'accés a les instal·lacions de servei i s'hi indiquen els principis generals que s'han de tenir en compte; entre d'altres, s'esmenten tant les obligacions del titular de la instal·lació com les obligacions de l'E.F.; la necessitat de coordinar tant per l'administrador d'infraestructures ferroviàries com per les empreses ferroviàries els procediments dels sistemes de gestió de seguretat, SGS, que regeixen les condicions dels serveis prestats o rebuts.

Així mateix, el titular de la instal·lació ha de facilitar a les empreses ferroviàries la relació del personal habilitat, així com els programes formatius que han servit de base per atorgar les habilitacions. També és obligació de l'E.F. habilitar el personal que prestarà els serveis en una instal·lació de servei.

En relació amb la Seguretat Ferroviària, a continuació es detallen alguns criteris i condicions que són aplicables:

CRITERIS GENERALS

El material rodant ferroviari ha d'estar degudament homologat per circular i el personal que intervé en els processos de circulació ha de comptar amb l'autorització professional que correspongui d'acord amb la normativa aplicable en cada moment, tenint en compte que les obligacions i les operacions d'estacionament, d'immobilització del material rodant dipositat en la instal·lació de servei, la formació del tren, així com la seva senyalització, composició i frenada, i la disposició de la càrrega als vagons, són responsabilitat de l'Empresa Ferroviària (EF) o, si és el cas, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries en el cas de la posada en circulació de trens inherents a la pròpia activitat.

CONDICIONS OPERATIVES

La facultat per dirigir la circulació de trens i maniobres correspon al Responsable de Circulació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i pot ser auxiliat en els processos de circulació pel personal de l'EF o del mateix administrador d'infraestructures ferroviàries que disposi de l'autorització professional corresponent.

Aquest personal ha de dur a terme, sota les ordres del Responsable de Circulació, determinades tasques quan aquest els ho ordeni, com ara l'accionament d'agulles i de barreres dels passos a nivell, la realització de maniobres i altres tasques complementàries. Per això, han de comptar amb la dotació d'estris de servei i els mitjans de comunicació que la reglamentació estableixi per garantir la transmissió adequada de les ordres i les informacions en els processos de circulació.

Serà responsabilitat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries l'accionament dels desviaments d'itineraris que es facin íntegrament des del quadre de l'enclavament que té a càrrec seu. Serà responsabilitat del client usuari de la instal·lació de servei l'accionament d'aquells desviaments que, accionats manualment o elèctricament, es facen a peu d'aquest.

Per això, el personal que desenvolpi els serveis relacionats amb Seguretat en la circulació ha d'adquirir el coneixement del que estableixen les Consignes i la resta de documentació reglamentària que publiqui l'Administrador d'Infraestructures en relació amb les instal·lacions de seguretat que hagi d'utilitzar i amb el tipus d'operació que cal realitzar en l'àmbit operacional de la instal·lació de servei i de la dependència de què es tracti, i estan subjectes a les inspeccions de seguretat i d'investigació d'accidents que porti a terme l'administrador d'infraestructures ferroviàries. En qualsevol cas, un cop el tren estigui format, correspon a l'EF, sota la seva responsabilitat, la posada en circulació del tren davant l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

De conformitat amb la disposició addicional dissetena de la Llei del sector ferroviari, es consideren seccions frontereres les infraestructures ferroviàries incloses a la RFIG situades a les fronteres amb França i Portugal. Aquestes seccions, així com les condicions operatives que les regulen, es troben descrites a l'apartat 2.2.2 del capítol 2. Per reglament es poden establir, a fi de facilitar el trànsit ferroviari transfronterer, excepcions a la normativa aplicable a la resta de l'RFIG sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, que són aplicables a la secció fronterera per a les circulacions que tinguin origen o destinació a l'estació de la RFIG que delimita la secció fronterera.

IDIOMA

Totes les comunicacions en matèria de Seguretat a la Circulació (ordres, circulars, comunicacions i consignes, etc.) en l'àmbit de la Xarxa gestionada per l'Administrador d'Infraestructures s'ha d'efectuar en castellà, de conformitat amb el que indica el Reial decret 929/ 2020. En aquest sentit i de conformitat amb el que preveuen les Directives de la Unió Europea, així com les Normes de Circulació, a les comunicacions relacionades amb la Seguretat a la Circulació, el personal ferroviari que hagi de relacionar-se amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'entendre perfectament el castellà i fer servir aquest idioma amb correcció per comunicar-se.

EXEMPCIÓ LINGÜÍSTICA EN SECCIONS FRONTERERES

D'acord amb el Reglament (UE) 2019/554 de la Comissió, de 5 d'abril de 2019, que modifica l'annex VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlament Europeu i del Consell sobre la certificació dels maquinistes de locomotores i trens al sistema ferroviari de la Comunitat, i en concret en relació amb el punt 3, apartat a) del dit Reglament que preveu el cas de l'excepció lingüística en les operacions ferroviàries que tinguin lloc en trams entre les fronteres i les estacions situades en la seva proximitat designades per a operacions transfrontereres, l'administrador d'infraestructura estableix el procediment següent:



- L'empresa ferroviària pot sol·licitar-ne una excepció adreçant-se a la Direcció de Trànsit de l'Administrador d'infraestructures..
- L'administrador d'infraestructura concedirà una excepció si l'empresa ferroviària demostra que ha establert mecanismes suficients per garantir la comunicació activa i eficaç entre maquinista i responsable de circulació en situacions tant rutinàries com degradades i d'emergència, amb l'ús dels missatges i del mètode de comunicació especificats a l'ETI "Explotació i gestió del trànsit".
- Per tal de garantir un tracte just i equitatiu dels sol·licitants, tant la sol·licitud per part de l'Empresa Ferroviària com la seva avaluació per l'administrador d'infraestructura, es farà prenent com a referència la metodologia d'anàlisi de riscos que preveu el Reglament 402/2013.

Així mateix, l'administrador d'infraestructura preveu la possibilitat que una o diverses empreses ferroviàries en cooperació amb un o diversos administradors d'infraestructures "sol·licitants" puguin executar projectes pilot per provar mitjans alternatius que garanteixin la comunicació efectiva exigida en aquest marc entre maquinista i personal de circulació, d'acord amb el procediment establert al dit Reglament (UE) 2019/554.

NORMATIVA BÀSICA DE CIRCULACIÓ

De conformitat amb l'Article 5 del RD 929/2020, són aplicables a la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General el Reglament de Circulació Ferroviària aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que en matèria de seguretat aprovi el Ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, així com les disposicions de desplegament del Reglament de Circulació Ferroviària previstes en aquest Reglament.

Per a disposar d'aquesta informació actualitzada consulteu el web de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (AESF): <https://www.seguridadferroviaria.es/>

Normativa complementària al RCF:

Per tal de determinar amb precisió les condicions d'operació de la infraestructura ferroviària, l'AESF, els AI i les EF, poden elaborar documentació reglamentària que, de forma complementària a l'RCF, permeti:

- a) Fixar criteris que en facilitin l'aplicació.
- b) Adaptar-ne l'aplicació a casos concrets.
- c) Identificar i reduir els riscos, minimitzant-ne les conseqüències.

Sobre base d'aquests criteris, la documentació reglamentària bàsica, complementària al Reglament de Circulació Ferroviària, elaborada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries estarà formada, principalment, pels documents següents:

- Consignes.
- Avisos.
- Horaris dels trens.

La documentació reglamentària de circulació, actualitzada en cada moment, que publica l'Administrador d'infraestructures es troba disponible a través de l'aplicació informàtica **RGD** (Registre General de Documents Reglamentaris).

S'ha de tenir en compte, com a documentació de referència, la resta de normativa legal o reglamentària que sigui aplicable.

La normativa nacional i europea d'aplicació en matèria de seguretat i interoperabilitat ferroviàries s'ha de consultar al web oficial de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (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>.

6.3. Mesures Operatives

6.3.1. PRINCIPIS

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de controlar el trànsit amb l'objectiu que la circulació real de trens s'ajusti al màxim a les capacitats assignades.

Per dur a terme amb eficàcia aquesta tasca, les EF tenen l'obligació de facilitar a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tota la informació que se'ls requereixi, dins el termini i en la forma escaient, prèviament a la sortida del tren i durant el recorregut. Si les característiques tècniques del tren no coincideixen amb les que figuraven a la sol·licitud per a la qual es va obtenir capacitat, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot adoptar les mesures de desregulació oportunes i, fins i tot, impedir-ne la circulació.

Als Plans de Contingència de les EF, i en concret a l'Annex 1, s'identifiquen les persones o els ens autoritzats capaços de prendre ràpidament decisions operatives, en particular pel que fa a les operacions i les interrupcions de trànsit.

6.3.2. REGLAMENT DE FUNCIONAMENT

Criteris per al Control del Trànsit

El control de trànsit s'ha de basar en principis transparents i no discriminatoris. Atès que el seu objectiu primordial és garantir la màxima puntualitat segons la capacitat assignada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot aplicar, quan ho consideri oportú, els criteris de regulació següents:

- Preferència dels trens amb reserva de capacitat (solcs regulars i ocasionals) davant dels trens que no tinguin reserva de capacitat (solcs immediats).
- Preferència dels trens que circulen al solc davant dels que circulen endarrerits, amb l'objectiu de minimitzar la propagació de retards a la malla (contaminació de la malla).
- Preferència en el cas de produir-se pertorbacions en el trànsit ferroviari degudes a fallades tècniques, accidents o qualsevol altra incidència. En aquest cas, s'han d'adoptar les mesures oportunes per restablir la situació de normalitat, com estableix l'Art. 37 de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari.

6.3.3. PERTORBACIONS DEL TRÀNSIT

A les normes aplicables per al control del trànsit, s'assenyala que la puntualitat no és responsabilitat exclusiva de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Les EE.FF. tenen un paper molt important que exercir per aconseguir que els trens (propis o d'altres EE.FF.) circulin sense retard. Per aquest motiu, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de promoure la subscripció de convenis de qualitat concertada amb les diferents EE.FF., en els quals es poden establir objectius de qualitat del servei i compromisos d'actuacions per aconseguir-los.

D'acord amb l'Art. 37 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i l'Art. 6.1 i 6.2 del RD 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, quan es produeixi una pertorbació al trànsit ferroviari deguda a una fallada tècnica, un accident o qualsevol altra incidència, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adoptar totes les mesures oportunes per restablir el servei. Les empreses ferroviàries estan obligades a posar a disposició de l'Administrador de Infraestructuras els recursos que aquest reclami i prestar-li la col·laboració que els sigui requerida. Per la utilització dels recursos esmentats, s'ha de satisfer a les EF que no hagin estat les causants de la pertorbació en el trànsit ferroviari la contraprestació corresponent, que es calcularà d'acord amb el que estableix la corresponent Ordre del Ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, llevat que hi hagi acord previ entre les parts afectades. En el seu desenvolupament, aquesta Ordre ministerial ha de ser informada per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència..

L'entitat pública empresarial Adif disposa d'un **Pla de Contingències** que compta amb l'aprovació del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. El Pla de Contingències és el conjunt de procediments alternatius a l'operativa habitual, la finalitat dels quals és permetre'n el funcionament, encara que alguna de les seves funcions o instal·lacions deixi de fer-ho per culpa d'algun incident tant intern com aliè a l'organització i la missió del qual és crear un pla general d'actuació per ordenar i resoldre qualsevol contingència que pertorbi el desenvolupament normal del trànsit ferroviari, des dels plans preventiu, predictiu i correctiu. Conté, entre d'altres, el marc general d'actuació, els criteris de la prioritat en la regulació del trànsit en cas de contingències, les actuacions recomanades, els plans d'avís als òrgans de l'administrador d'infraestructures i els organismes de les administracions públiques, els mapes de risc, juntament amb altres plans i protocols que complementen i desenvolupen aquest Pla de contingències.

Els criteris de Prioritat en la Regulació del Trànsit en supòsits de Contingències estan recollits a l'Annex I del Pla de Contingències de l'Administrador d'infraestructures" i es basen en els principis següents:

- **Principi de tracte no discriminatori:** Per evitar el tracte no discriminatori per raó de pertinença a una EF, la definició dels criteris de prioritat es farà en funció de les circumstàncies que fan que un tren ocupi una posició preferent, en cada supòsit de fet, deslligat del titular de la llicència. Posició preferent que pot ocupar indistintament cadascuna de les EE.FF. a cadascuna de les contingències.
- **Principi de jerarquia:** El CGRH24 com a superior jeràrquic dels PM pot alterar en qualsevol moment aquest ordre, motivadament i per causes degudament justificades.
- **Principi de publicitat:** Aquests criteris es donaran a conèixer als intervinents del procés de la regulació dels trens (EE.FF., altres candidats, etc.). Així mateix, quan no se segueixin per alguna circumstància aquests criteris es donarà a conèixer amb la confecció de la fitxa d'incidències.
- **Principi d'objectivitat:** La presa de decisions s'ha de basar en dades objectives i que obrin en poder del CGRH24 i dels PM en el moment de la decisió.
- **Principi de regulació:** L'objectiu de la regulació del trànsit és aconseguir que tots els trens arribin a la seva destinació a l'hora fixada al pla de transport o dins del marge de puntualitat establert. Per a això s'ha de tenir en compte el marge real de regularitat disponible de cada tren en circulació.
- **Principi de proporcionalitat:** S'han de ponderar les decisions d'acord amb les situacions en què es prenen i les conseqüències que tenen per a les EE.FF., i evitar danys importants a l'una per evitar un perjudici menor a l'altra.

De la mateixa manera que en el seu Annex III del Pla de Contingències de l'Administrador d'infraestructures, es recullen els responsables i els telèfons per període temporal de cadascuna de les EE.FF. i de l'Administrador d'Infraestructures amb qui cal contactar en el cas de contingència en el desenvolupament de la circulació ferroviària.

Les EE.FF. estan obligades per completar el Certificat de Seguretat, d'acord amb el que exigeix l'article 13.3.I, del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, a establir un pla de contingències acordat amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Per a més informació sobre aquest assumpte, consulteu el Directori, apartat 1.6.

En virtut del punt 7 de l'Annex VII de la Decisió delegada 2017/2075, en el cas dels trens que travessin d'una xarxa a una altra l'arribada de la qual es produeixi amb un retard previsible de no més de deu hores i, des del 14 de desembre de 2019, de divuit hores, l'administrador d'infraestructures de l'altra xarxa no considera cancel·lat el solc ferroviari ni ha de demanar que se sol·liciti un altre solc ferroviari, fins i tot si decideix assignar un solc ferroviari diferent, llevat que el candidat comuniqui a l'administrador d'infraestructures que el tren no travessarà a l'altra xarxa.

En cas d'urgència, i quan sigui absolutament necessari per la inutilització temporal de la infraestructura, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot eliminar, desviar o modificar sense avís previ, els solcs durant el temps necessari fins a restablir la normalitat del sistema i realitzar amb caràcter urgent les reparacions oportunes, i informar com més aviat millor les EE.FF. i els Candidats als efectes que consideri oportuns. En aquest cas, ni els Candidats ni les EE.FF. tindran dret a exigir cap compensació o indemnització d'acord amb l'Art. 37 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

De conformitat amb l'Art. 37 LSF i l'Art. 6 RD 929/2020, les empreses ferroviàries estan obligades a posar a disposició de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els recursos que aquest consideri apropiats i a prestar-li la col·laboració que els sigui requerida. En tot cas, tant l'administrador d'infraestructures ferroviàries com les EE.FF. han d'actuar en coordinació i col·laboració mútues per assegurar el servei i l'atenció als clients de la manera més eficaç possible.

6.4. Aplicacions Informàtiques

ÀMBIT RFIG

DaVinci: Sistema de control i gestió del trànsit ferroviari en línies d'alta velocitat.

El sistema DaVinci constitueix una plataforma d'operació i d'explotació ferroviària que permet la integració dels diferents sistemes que són necessaris per a la gestió ferroviària.

Des d'un punt de vista funcional, aquest sistema integra, entre d'altres, els subsistemes de telecomandament (senyalització, enclavaments, energia, ERTMS, detectors, comunicacions), la planificació de l'explotació, el seguiment de la circulació en temps real, l'encaminament automàtic de trens, l'ajuda a la regulació del trànsit, les estadístiques i l'energia, que comparteixen i intercanvien informació i poden ser controlats des d'un Lloc de Comandament / Centre de Regulació i Control (CRC).

GTRENES: Aplicació per a la gestió de trens quant a les seves composicions i característiques, així com a les alteracions que pateixin en el recorregut segons el pla de transports en períodes inferiors a un dia. Està disponible per a totes les EE.FF., de manera telemàtica, mitjançant protocols de connexió segura.



SITRA: Sistema Integrat de Trànsit.

Sistema que permet, entre altres funcions, la determinació dels punts d'encreuament i avançament de trens en els processos de regulació i de gestió del trànsit de tots els llocs de comandament. Així mateix, informa de la situació i del possible retard que puguin registrar els trens en circulació en cada moment, possibilitant la informació als viatgers.

AGER: Aplicació per al seguiment del pas per estacions i composicions, aquí es bolca la informació gravada pels operadors a GTRENES.

RGD: Aplicació informàtica per a la gestió i la distribució de la documentació reglamentària complementària al Reglament de Circulació Ferroviària (RCF) que publica l'Administrador d'infraestructures. Funciona, a més, com a repositori dels documents esmentats, gestor de comunicacions de la seva publicació i els seus acusaments de recepció corresponents dirigit a les EE.FF.



ÀMBIT RNE

Charging Information System (CIS)

El CIS és una aplicació que ofereix informació sobre els cànons de la infraestructura ferroviària destinada a sol·licitants de capacitat, proporcionada pels administradors d'infraestructura i els organismes adjudicadors. Aquesta aplicació web proporciona informació sobre els cànons relacionats amb l'ús d'infraestructures ferroviàries europees de manera ràpida i estima el preu de solcs internacionals.

L'accés al CIS és gratuït sense registrar-se.

Es pot trobar més informació a <https://rne.eu/>

o es pot sol·licitar a través de RNE CIS Support: support.cis@rne.eu

Train Information System (TIS)

El TIS és una aplicació web que dona suport a la gestió del trànsit internacional proporcionant informació en temps real dels trens internacionals. Les dades de rellevància s'obtenen directament dels sistemes de l'administrador d'infraestructura. Els administradors d'infraestructures envien les dades al TIS, on tota la informació procedent dels administradors d'infraestructures es combina per a un recorregut d'un tren des de la sortida o l'origen fins a la destinació final. D'aquesta manera, un tren es pot monitorar de principi a fi a través de les fronteres.

Les empreses ferroviàries i els operadors d'instal·lacions de serveis també poden tenir accés al TIS mitjançant la signatura de l'Acord d'Usuari del TIS amb RNE. En signar aquest Acord, l'Usuari de TIS accepta que RNE comparteixi informació de trens amb els Usuaris del TIS que hi cooperen. L'usuari del TIS tindrà accés a les dades relatives als seus trens i als trens d'altres usuaris del TIS si cooperen en la mateixa circulació de trens (és a dir, l'intercanvi de dades per defecte).

L'accés a TIS és gratuït. Podeu sol·licitar un compte d'usuari mitjançant RNE TIS Support: support.tis@rne.eu

Trobareu més informació a <https://rne.eu/>

International Contingency Management (ICM)

ICM és una aplicació web que versa sobre la gestió internacional de contingències, actualment no és aplicable a l'àmbit de la Xarxa gestionada per l'Administrador d'infraestructures.

7

INSTAL·LACIONS DE SERVEI

7.1 Introducció

7.2 Consideracions Generals sobre les Instal·lacions de Servei

7.3 Instal·lacions de Servei

ÍNDEX

7.3.1. DISPOSICIONS COMUNES	191
7.3.2. ESTACIONS DE VIATGERS	207
7.3.3. TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES	273
7.3.4. INSTAL·LACIONS DE FORMACIÓ DE TRENS INCLOSES INSTAL·LACIONS PER A MANIOBRES	286
7.3.5. VIES D'APARTADOR	286
7.3.6. INSTAL·LACIONS DE MANTENIMENT	287
7.3.7. ALTRES INSTAL·LACIONS TÈCNIQUES (INSTAL·LACIONS PER A MANTENIMENT, NETEJA I RENTAT, ETC.)	287
7.3.8. INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES MARÍTIMES I FLUVIALS	288
7.3.9. INSTAL·LACIONS DE SOCORS	289
7.3.10. INSTAL·LACIONS D'APROVISIONAMENT DE COMBUSTIBLE	289
7.3.11. ALTRES INSTAL·LACIONS FERROVIÀRIES CONNECTADES A LA RFIG (PORTS I CARREGADORS)	290
7.3.12. CANVIADORS D'EIXOS	292
7.3.13. TERMINALS DE CÀRREGA INTERMODAL	294
7.3.14. TERMINALS DE CÀRREGA DE MERCADERIA GENERAL (PUNTS DE CÀRREGA)	294
7.3.15. MODELS PER A LA SOL·LICITUD DELS SERVEIS I ANNEXOS	295

7.1. Introducció

Són instal·lacions de servei, a efectes del que disposa l'Art. 42.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, les següents:

- a) Les estacions de viatgers, així com els seus edificis i instal·lacions connexes, inclosos els panells d'informació sobre viatges i un emplaçament adequat per a la venda de bitllets.
- b) Les terminals de càrrega.
- c) Les estacions de classificació i les instal·lacions de formació de trens, incloses les instal·lacions per a maniobres.
- d) Les vies d'apartador, incloses les vies ubicades en estacions de viatgers quan es facin servir amb aquesta finalitat.
- e) Les instal·lacions de manteniment, llevat de les instal·lacions de manteniment pesant dedicades a trens d'alta velocitat o a altres tipus de material rodant que requereixin instal·lacions específiques.
- f) Altres instal·lacions tècniques, incloses les instal·lacions de rentat i neteja.
- g) Instal·lacions portuàries, marítimes i fluvials vinculades a activitats ferroviàries.
- h) Instal·lacions d'auxili.
- i) Instal·lacions d'aprovisionament de combustible i de subministrament de combustible a les instal·lacions esmentades.
- j) Canviadors d'eixos.

El 23 de novembre de 2017 es va publicar al Diari Oficial de la Unió Europea el Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

Aquest Reglament estableix normes detallades sobre el procediment i els criteris que s'han de seguir per a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis que s'hi presten, els quals es troben recollits als punts 2, 3 i 4 de l'annex II de la Directiva 2012/34/UE, així com els procediments bàsics sobre tramitació i coordinació de sol·licituds i els requisits en matèria de publicació de la informació.

De conformitat amb l'article 4 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, els explotadors d'instal·lacions de servei han d'elaborar una descripció de les instal·lacions de servei i dels serveis dels quals siguin responsables, que ha d'incloure la informació que s'esmenta en el dit article.

Els explotadors de les instal·lacions de servei han de publicar, de forma gratuïta, la descripció de les instal·lacions de servei als seus llocs web, comunicant el link corresponent a l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a la seva publicació a la Declaració sobre la Xarxa.

La CNMC, mitjançant Resolució STP/DTPS/118/18, de 23 de gener de 2019, va publicar els principis decisoris comuns per a l'aplicació dels criteris que preveu l'apartat 2 de l'article 2.

L'accés a les instal·lacions de servei i a la prestació de serveis està regulat per la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries i els altres explotadors de les instal·lacions de servei han de facilitar, de manera no discriminatòria, a totes les empreses ferroviàries i als altres candidats l'accés, inclòs l'accés per via fèrria, a les instal·lacions i als serveis que s'hi presten.

L'increment de serveis que s'ha produït a la xarxa ferroviària espanyola després de la liberalització del transport de viatgers ha comportat un enorme increment del volum de viatgers transportats, principalment als tres corredors d'acord marc. La previsió d'aquest augment progressiu de serveis ha anat desencadenant les declaracions de congestió de determinades instal·lacions de servei. No obstant això, aquestes declaracions de congestió tenen el seu principal efecte en el procediment d'adjudicació de capacitat de via i no en la gestió de fluxos de viatgers a les terminals i les andanes.

Conseqüentment, i fent ús de les seves competències previstes a l'art 23. 2 apartats p) i q) del Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i l'art 23. 2 apartats p) i q) del Reial Decret 1044/2013, de 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocitat, el President de les Entitats Públiques Empresarials ADIF i ADIF-Alta Velocitat, ha aprovat la següent instrucció:

1. Conformement al que estableix l'article 7, apartat 2 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió de 22 de novembre de 2017 relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, durant el procés de confecció de l'horari de servei, el gestor de capacitat haurà de cooperar amb el gestor de la instal·lació de servei i amb la resta de les àrees responsables per verificar si hi ha capacitat suficient a les instal·lacions de servei afectades, que permeti la prestació dels serveis a les estacions amb total seguretat per als usuaris, així com amb els nivells de qualitat establerts. A aquests efectes, es demanarà d'aquestes àrees els informes pertinents, que quedaran incorporats a l'expedient d'adjudicació de capacitat.
2. Si com a resultat d'aquesta comprovació resulta necessari, es limitaran o denegaran noves sol·licituds de capacitat amb l'objectiu de mantenir en tot moment un funcionament segur, adequat i eficient de les instal·lacions a les estacions de viatgers, tal com queda establert a la Declaració sobre la Xarxa.

L'accés a les instal·lacions de servei comporta la pertinent sol·licitud de capacitat a l'explotador, que l'ha d'assignar d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris. Per a cada instal·lació de servei sol·licitada i prèviament a l'inici del seu ús, el candidat ha de donar la conformitat a les condicions d'ús de la instal·lació, per tal de preservar l'explotació ordenada, eficient i segura de les instal·lacions.

Les sol·licituds de les empreses ferroviàries i dels altres candidats per accedir a les instal·lacions de servei i als serveis que s'hi presten, han de ser respostes pels explotadors en el termini màxim d'1 mes a comptar del dia hàbil següent de la recepció de la sol·licitud per l'explotador. La sol·licitud formulada ha de ser completa i contenir tota la documentació requerida per l'explotador en el document descriptiu de la instal·lació.

El termini anterior és aplicable a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei per a la prestació de tots els serveis (bàsics, complementaris i auxiliars).

En el cas de sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei vinculades amb un solc a la infraestructura ferroviària ad hoc, el termini màxim de resposta ha de ser de 5 dies laborables des de la recepció.

Només poden ser denegades les sol·licituds si hi ha alternatives viables que permetin a les empreses ferroviàries explotar els serveis de transport de viatgers o de mercaderies en els mateixos itineraris o en itineraris alternatius en condicions econòmicament acceptables. Amb tot, això no implica l'obligació per al responsable de la instal·lació de servei de fer les inversions en recursos o equips que siguin necessàries per atendre totes les sol·licituds que es formulin.

7.2. Consideracions Generals sobre les Instal·lacions de Servei

Les condicions d'accés a les instal·lacions de servei connectades a la xarxa de l'administrador d'infraestructures s'especifiquen a **la Relació d'instal·lacions de servei**, disponibles al web de l'Administrador d'Infraestructures com a annex a aquesta DR. S'hi troben recollides totes les instal·lacions de servei tant les de l'administrador d'infraestructures ferroviàries com les d'altres explotadors, i s'agrupen d'acord amb els tipus d'instal·lacions següents:

- Estacions de viatgers (els requisits generals i les condicions d'accés s'indiquen a l'apartat 7.3.2.5 i el procediment a l'apartat 7.3.2.6)
- Estacions de viatgers (rodalia i ample mètric - RAM)
- Terminals de transport de mercaderies (els requisits generals i les condicions d'accés s'indiquen a l'aplicació PISERVI)
- Instal·lacions portuàries, marítimes i fluvials connectades amb activitats ferroviàries
- Instal·lacions de manteniment
- Instal·lacions d'ús privat connectades amb RFIG
- Canviadors d'ample i eixos.

Per facilitar l'accés a la informació de les característiques tècniques de les instal·lacions de servei, Adif ha desenvolupat una aplicació informàtica anomenada PISERVI, Portal d'Instal·lacions de Servei, disponible al web de l'administrador com a annex a aquesta DR. <https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red>

PISERVI permet accedir a la informació de les instal·lacions de servei: terminals de càrrega, estacions de viatgers, instal·lacions de manteniment, carregadors privats, canviadors d'eixos, etc., mitjançant cerques selectives a partir de criteris com: ubicació geogràfica, tipus d'instal·lació, tipus de servei, etc., cosa que facilita la planificació dels serveis ferroviaris per part de les empreses ferroviàries i altres operadors logístics.

A més, compta amb un mapa interactiu de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) amb capacitat per combinar diferents criteris de cerca. En aquest cas, les instal·lacions resultat de les cerques s'han de representar sobre el visor de mapes i es pot seleccionar i visualitzar la Fitxa Descriptiva.

[Accés a PISERVI](#)



Els requisits generals i condicions d'accés a les Estacions de Viatgers s'indiquen a l'apartat 7.3.2.5 i el procediment a l'apartat 7.3.2.6.

El Catàleg de l'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei corresponent a les vies que l'administrador d'infraestructures ferroviàries posa a la disposició de les EE.FF. agrupa les instal·lacions d'acord amb la seva funcionalitat, en descriu les característiques, detallant-se, entre altres dades, el codi de l'estació i, en el cas d'estacions de viatgers, la categoria en què està classificada. Aquest catàleg està disponible com a annex a aquesta DR i s'actualitza periòdicament a l'aplicació SYACIS.

- * Catàleg de l'Oferta de Capacitat a les instal·lacions àmbit general.
- * Catàleg de l'Oferta de Capacitat a les instal·lacions Xarxa d'Ample Mètric.

En ambdós Catàlegs les instal·lacions s'agrupen a:

- Totes les Estacions de Viatgers / Terminals de Càrrega amb les funcionalitats de via ofertes.
- Instal·lacions amb Vies d'Apartador.
- Instal·lacions amb Vies de Maniobres.
- Instal·lacions amb Vies de Manteniment/Rentat.
- Instal·lacions amb Vies de Subministrament de Combustible.
- Instal·lacions amb Punt de Càrrega de Mercaderies.
- Estacions de Viatgers amb Vies amb andana per a operacions tipus A/B



7.3. Instal·lacions de Servei

L'accés als serveis que es presten a les instal·lacions de servei gestionades per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, a les empreses ferroviàries i altres candidats, es fonamenta en els principis següents:

3. Tracte no discriminatori: perquè les EE.FF. i Candidats accedeixin als diferents serveis en igualtat de condicions.
4. Transparència: publicant els serveis, oferint totes les possibilitats de serveis a les instal·lacions de servei i especificant les seves condicions de prestació i els preus.
5. Flexibilitat: adaptació a nous escenaris d'explotació: variació de la demanda, del nombre d'operadors, de les noves tecnologies, dels nous serveis, etc.
6. Sostenibilitat: econòmica, social i mediambiental.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot prestar els serveis a les instal·lacions de servei ubicades a:

- * Terminals de càrrega
- * Estacions de viatgers
- * Àmbit general de la RFIG

En aquest capítol s'inclouen els serveis prestats a les instal·lacions de servei gestionades per l'administrador d'infraestructures, i s'especifica la descripció de les prestacions, les restriccions que, si és el cas, siguin aplicables, el procediment per a la sol·licitud i l'adjudicació dels serveis, els preus aplicables per prestar-los, els principis generals i les condicions que regulen el procés d'operació.

D'altra banda, i en relació amb l'àmbit de prestació a les terminals de càrrega, aquesta informació es complementa amb la disponible al web de l'administrador D'infraestructures de conformitat amb el que s'especifica en cadascun dels apartats on s'inclou l'adreça web corresponent.

A continuació, s'enumeren i es descriuen els serveis ferroviaris connexos que es presten a les instal·lacions de servei titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries,

definides a l'Art. 42 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari (LSF) que s'estructuren, segons la seva tipologia, a: Serveis Bàsics, Serveis Complementaris i Serveis Auxiliars.

SERVEIS BàSICS

Són bàsics els serveis que es presten a qualsevol de les instal·lacions de servei que es relacionen a l'Article 42 de la LSF.

La seva prestació no és obligatòria, i les disposicions són aplicables únicament quan el servei sigui ofert per l'explotador.

Els Serveis Bàsics que ofereixi en cada moment l'administrador d'infraestructures ferroviàries a través de la Declaració sobre la Xarxa s'han de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària o candidat que els sol·liciti.

SERVEIS COMPLEMENTARIS

Són Complementaris els serveis que es presten a les instal·lacions de servei, titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que faciliten el funcionament del sistema ferroviari, que es prestaran a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats de conformtat amb el que s'estableix a l'Art. 44 de la Llei 38 /2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Els serveis Complementaris que l'administrador d'infraestructures ferroviàries ofereix en cada moment a través de la Declaració sobre la Xarxa, s'han de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

Aquests serveis es presten en l'àmbit general de la RFIG i es defineixen al capítol 5 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

SERVEIS AUXILIARS

Són serveis Auxiliars els que les EE.FF. poden sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries o a altres prestadors. L'explotador de la instal·lació de servei no té obligació de prestar aquests serveis, però si n'ofereix la realització a alguna empresa ferroviària, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

Els serveis Auxiliars es presten a les instal·lacions de servei, titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats de conformtat amb el que s'estableix a l'Art. 44 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. La prestació d'aquests serveis s'efectua en règim de dret privat.

7.3.1. DISPOSICIONS COMUNES

ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

L'adjudicació de capacitat a les instal·lacions de servei és l'assignació, per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, de capacitat sobre una instal·lació de servei.

La sol·licitud d'accés als serveis que es presten a les estacions de viatgers s'ha de dur a terme de conformitat amb el procediment que s'inclou a l'apartat 7.3.2.6 i els requisits generals i les condicions d'accés que s'indiquen a l'apartat 7.3.2.5.

La sol·licitud de capacitat a les instal·lacions de servei, vies, s'ha de dur a terme mitjançant l'aplicació SYACIS, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris. Amb aquesta finalitat, hi ha un procés reglat, d'aplicació en l'àmbit de les instal·lacions de servei gestionades per l'administrador d'infraestructures que es trobin a les estacions de viatgers, a les terminals de càrrega i en qualsevol altra instal·lació que els administradors d'infraestructures determinin fora dels àmbits especificats anteriorment.

Les empreses ferroviàries i els candidats, titulars de material rodant, agents de transport, carregadors i operadors de transport, han de fer les sol·licituds i, una vegada adjudicada, tindran dret a fer-la servir en les condicions indicades a les fitxes descriptives de les instal·lacions de servei.

La Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, ha introduït modificacions al CAPÍTOL II, Cànons ferroviaris i preus derivats de la utilització d'infraestructura ferroviària i instal·lacions de servei.

L'adjudicació i l'ús de les instal·lacions de servei està subjecta a la liquidació dels cànons previstos en l'Art. 98 de la LSF, on es determina l'estructura de les Taxes i dels Cànons Ferroviaris.

TIPUS D'INSTAL·LACIÓ	CÀNON	CLIENTS
Estacions de viatgers	A	Empreses ferroviàries
Vies d'apartador, de formació de trens i maniobres, de manteniment, rentat i neteja, de subministrament de combustible.	B1	Empreses ferroviàries, titulars de material rodant ferroviari, agents de transport, carregadors i operadors de transport combinat, així com altres prestadors de servei.
Vies d'estacions de viatgers utilitzades com a vies d'apartat	B2	Empreses ferroviàries
Vies per a la realització de determinades operacions, neteja mínima, càrrega i descàrrega de serveis a bord, etc.	B3	Empreses ferroviàries
Vies de càrrega i descàrrega de mercaderies.	C	Empreses ferroviàries, titulars de material rodant ferroviari, agents de transport, carregadors i operadors de transport combinat, així com altres prestadors de servei.

La relació de vies ofertes a les instal·lacions de servei titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries es publiquen al Catàleg d'Oferta de Capacitat a les Instal·lacions de Servei, disponible al web de l'administrador d'infraestructures, com a annex a aquesta DR. Els usuaris autoritzats també poden accedir a aquesta informació a través de l'aplicació SYACIS.

Al catàleg i a l'aplicació SYACIS s'especifiquen la tipologia de les instal·lacions de servei, les seves característiques i l'equipament.

Excepcionalment es pot sol·licitar capacitat d'ús d'instal·lacions no recollides en el catàleg esmentat, i el Gestor de la Instal·lació de Servei, GIS, no està obligat a assignar-lo. El GIS està facultat per ajustar la capacitat d'una instal·lació per tal de fer operacions de manteniment programat, de reposició o d'ampliació dels actius que hi estan vinculats.

Qualsevol modificació en aquestes instal·lacions s'ha de comunicar als clients d'aquestes, inclosa en l'aplicació SYACIS i publicada a les corresponents actualitzacions de la Declaració sobre la Xarxa.

A. TIPUS DE SOL·LICITUDS

Les sol·licituds d'assignació de capacitat, que es cursaran a través de l'aplicació SYACIS se sustentaran en una necessitat del client i en la viabilitat tècnica de la instal·lació. Aquestes sol·licituds poden estar vinculades a trens del seu Pla de Transport, o no vinculades quan no pugui definir una relació específica de trens del Pla de Transport, però es conegui la necessitat d'ús de la instal·lació de servei de manera regular.

Els administradors d'infraestructures de les instal·lacions de servei i els Candidats poden celebrar acords de llarga durada (més de 4 anys) per tal de reservar capacitat en una instal·lació de servei, sempre que es derivin d'un acord marc, celebrat a l'empara de l'art 38.3 de la LSF, sobre reserva de capacitat a la infraestructura lineal (solc). Aquests acords han de tenir les mateixes característiques que l'acord marc sobre reserva de capacitat a la infraestructura lineal que l'origina i que es recullen als arts. 38.4 i 38.5 de la LSF.

En sol·licitar capacitat, els clients poden optar pels següents tipus:

AMB RESERVA DE CAPACITAT

1. SOL·LICITUD TIPUS A1, per a Períodes d'Ús Continuats

Reserva de capacitat per als casos en què el client demani, durant les 24 hores del dia, un ús igual o superior a 30 dies naturals i fins a un màxim de 4 anys.

2. SOL·LICITUD TIPUS A2, per a Períodes d'Ús Puntual

Reserva de capacitat per als casos en què el client demani un ús per hores o dia complet (des de les 00:00 hores fins a les 24:00 hores), de la instal·lació, per un període entre dues dates, per a dies successius, discontinus o cadenciats.

Aquestes sol·licituds han d'anar vinculades a un tren.

SENSE RESERVA DE CAPACITAT

Per a períodes d'Ús Puntual

Sol·licitud de capacitat per als casos en què el client demani un ús puntual, bé sigui per dia complet de la instal·lació des de les 00.00 hores fins a les 24.00 hores, o bé per hores.



Excepcionalment, el client pot demanar un ús puntual immediat per hores, sense possibilitat de conèixer amb precisió la instal·lació de servei (via concreta) ni el temps d'ús. Aquestes sol·licituds han d'anar vinculades a un tren sense marxa determinada.

B. CALENDARI D'ASSIGNACIÓ

Les sol·licituds formulades al Gestor d'Instal·lació de Servei (GIS), a través de l'aplicació SYACIS, s'han de presentar en els terminis següents:

PER A SOL·LICITUDS TIPUS A: AMB RESERVA DE CAPACITAT

El GIS posa a disposició dels clients, cada 2 mesos l'oferta d'instal·lacions de servei disponibles perquè es puguin fer aquest tipus de sol·licituds.

Per donar resposta a aquelles sol·licituds presentades fora de termini de recepció i que siguin conseqüència d'una alteració substancial dels esquemes d'explotació del client, el GIS ha d'avaluar l'abast de les seves necessitats i li comunicarà oportunament una assignació provisional de capacitat que, en tot cas, s'haurà de tornar a sol·licitar en el període d'assignació següent.

PER A SOL·LICITUDS TIPUS B: SENSE RESERVA DE CAPACITAT

Aquestes sol·licituds s'han de fer amb una antelació mínima de set dies naturals.

Per raons excepcionals i justificades, els clients poden sol·licitar capacitat per a una instal·lació de servei amb menys de set dies naturals d'antelació. Aquest tipus de sol·licituds únicament es poden presentar de dilluns a divendres, abans de les 12 hores del dia anterior a la sortida del tren, i s'hi ha d'identificar el tren al qual està vinculada aquesta sol·licitud. La resposta s'ha de notificar abans de les 18 hores del mateix dia.

En cas de necessitats puntuals immediates que es generin amb menys d'un dia d'antelació, el GIS ha de tramitar una assignació provisional de capacitat eventual de conformitat amb la capacitat residual existent i ha de permetre al client formalitzar ajustos posteriors en funció de la capacitat d'instal·lació realment utilitzada (via i temps). Finalment, el GIS ha de comprovar aquests ajustos de conformitat amb l'ús efectiu verificat, validant-los o modificant-los, i ha de comunicar al client l'assignació definitiva de capacitat.



Tot seguit, es detalla el calendari per a l'assignació de capacitat de l'any 2025.

CALENDARI

2025

GENER L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	FEBRER L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	MARÇ L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	ABRIL L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	MAIG L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	JUNY L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULIOL L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	AGOST L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	SETEMBRE L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	OCTUBRE L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	NOVEMBRE L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	DESEMBRE L M M J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Recepció de sol·licituds

Assignació provisional

Al·legacions

Comunicació de capacitat

Actualització de capacitat

C. FASES DEL PROCÉS

El GIS ha d'analitzar les sol·licituds dels clients, optimitzant els temps de resposta i la capacitat de la instal·lació.

El procés d'assignació de capacitats se subdivideix en les fases següents:

FASE DE SOL·LICITUD I ESTUDI DE CAPACITAT

El client ha de fer les sol·licituds de capacitat amb l'aplicació SYACIS, mitjançant les autoritzacions atorgades a aquest efecte. Excepcionalment, en els casos en què no es disposi de connexió informàtica, es podran remetre les sol·licituds per qualsevol altre mitjà escrit que en garanteixi la recepció i el registre.

La formalització d'una sol·licitud de capacitat suposa l'acceptació de les condicions de les instal·lacions de servei.

Les sol·licituds rebudes es registren per data i hora d'entrada. Si la sol·licitud no conté tota la informació requerida de conformitat amb la descripció de la instal·lació de servei i necessària per adoptar una decisió, l'explotador de la instal·lació de servei considerada n'informarà el candidat i fixarà un termini raonable per a la presentació. Si no es presenta dins aquest termini, la sol·licitud podrà ser rebutjada.

Amb caràcter previ a la sol·licitud oficial, el client podrà fer consultes al GIS sobre capacitat disponible amb mitjans telemàtics.

El GIS farà l'estudi de les sol·licituds rebudes i es procedirà a l'adjudicació d'acord amb els criteris següents:

- a) Si hi ha capacitat disponible per a tots els candidats, se'ls adjudicarà.
- b) Si hi ha coincidència de sol·licituds de capacitat en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei, l'adjudicació es farà buscant el màxim aprofitament de la instal·lació i les seves característiques tècniques, tenint en compte, per ordre descendent de prioritat, els criteris següents d'assignació:
 1. **Tipologia d'instal·lació existent a la terminal de transport de mercaderies.** Tenen prioritat en l'assignació de capacitat, per aquest ordre, les sol·licituds referides a trens que necessitin de la instal·lació de servei per al seu tractament en:
 2. **Tipologia d'instal·lació existent a la terminal de càrrega.** Tenen prioritat en l'assignació de capacitat, per aquest ordre, les sol·licituds referides a trens que necessitin de la instal·lació de servei per al seu tractament en:
 - a) Terminals de càrrega intermodal, definides a l'apartat 7.3.13.
 - b) Terminal de Càrrega de Mercaderies General (punt de càrrega) definides a l'apartat 7.3.14
 - c) Terminals portuàries pertanyents als ports amb Conveni de connexió en què estigui recollida la Terminal de transport de mercaderies.
 - d) Altres instal·lacions.
 3. **Durada de l'ús.** Es donarà prioritat a les sol·licituds que afavoreixin l'ús continuat de les instal·lacions de servei:

Les sol·licituds de tipus A1 sobre les A2 i, dins les A1, les de més període d'ús

Per a les A2, les de més aprofitament del període sol·licitat entre dues dates, tenint en compte la relació entre el nombre de dies sol·licitats i el total de dies que comprèn el període.

4. Funcionalitat. La compatibilitat de l'ús sol·licitat amb la funcionalitat de la instal·lació (formació i maniobres, apartador, manteniment...) i el seu equipament.

5. Ordre de sol·licitud. En el cas d'igualtat en els criteris anteriors, s'assignarà de conformitat amb l'ordre d'entrada de la petició.

FASE DE COORDINACIÓ I PROPOSTA D'ASSIGNACIÓ PROVISIONAL

La fase de coordinació ha estat concebuda per resoldre els conflictes que puguin sorgir a les sol·licituds i a les adjudicacions de capacitat.

Quan no sigui possible atendre inicialment les sol·licituds, el GIS ha d'oferir alternatives sobre la capacitat disponible, per buscar una solució coordinada amb el client per resoldre els conflictes que puguin sorgir entre les sol·licituds i les assignacions de capacitat, sempre que sigui tècnicament viable.

Finalitzat el procés de coordinació, el GIS ha de comunicar la proposta d'assignació provisional de capacitat als clients i aquests hauran d'acceptar o refusar en el termini estipulat mitjançant l'aplicació SYACIS. Passat el termini establert sense rebre l'acceptació per part del client de la proposta provisional de capacitat, el GIS en podrà disposar lliurement.

Per ampliar informació, vegeu l'Annex J Procediments de Resolució de Conflictes.

FASE D'AL·LEGACIONS

Durant aquesta fase els clients poden fer al·legacions a la proposta d'assignació provisional de capacitat que hagi comunicat el GIS. Les sol·licituds que no hagi estat possible atendre, una vegada analitzades les al·legacions, seran comunicades motivadament.

Per ampliar informació vegeu l'Annex J Procediments de Resolució de Conflictes

FASE DE COMUNICACIÓ D'ASSIGNACIÓ DEFINITIVA DE CAPACITAT

Finalment, el GIS ha de comunicar l'assignació definitiva de capacitat a través de l'aplicació SYACIS.

El GIS ha de publicar la capacitat acceptada, cosa que no suposarà en cap cas la vulneració del principi de confidencialitat.

D. MESURES ESPECIALS EN CAS DE PERTORBACIONS DEL TRÀNSIT FERROVIARI

Si durant el procés de transport cal segregar o apartar material, per motius d'incidències sobrevingudes, per evitar afeccions en el trànsit ferroviari, l'àrea de trànsit de l'administrador d'infraestructures pot assignar capacitat de manera excepcional i el client està obligat a regularitzar aquesta adjudicació, a l'aplicació SYACIS, al més aviat possible.

E. SUPERVISIÓ I CONTROL DE L'ÚS REAL DE LA CAPACITAT ASSIGNADA

Els clients tenen l'obligació de fer servir la capacitat assignada a les instal·lacions de servei d'acord amb les condicions d'ús acceptades i fent-ne un aprofitament òptim.

El no-ús injustificat, o la manca d'ús sistemàtic, imputable al client, d'una instal·lació de servei que suposi una pèrdua important per aprofitar-la eficaçment, pot ser causa d'una modificació o d'una supressió de la capacitat assignada per part del GIS.

El GIS pot fer les anàlisis de nivell d'ús i d'aprofitament de les instal·lacions de servei que consideri oportunes, amb la informació aportada pels clients, o amb què disposi el GIS.

F. CANCEL·LACIÓ DE L'ASSIGNACIÓ DE CAPACITAT

Els clients poden sol·licitar la cancel·lació de la capacitat assignada a les instal·lacions de servei subjectes als cànons modalitat B i C. Les sol·licituds de cancel·lació es presentaran per mitjans telemàtics al GIS. Un cop analitzada la sol·licitud, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de comunicar al client sol·licitant la resolució adoptada.

Per a instal·lacions amb reserva de capacitat per a un període d'ús continuat, o bé per a un període puntual per hores o dies complets, les cancel·lacions s'han de fer amb una antelació mínima de 30 dies naturals i:

- Si no s'ha fet servir el 50% del període adjudicat, hauran d'abonar un import mínim equivalent al 50% de l'import total del cànon.
- Si s'ha fet servir més del 50% del període adjudicat, no tindran cap penalització.

Per a aquelles instal·lacions sense capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús puntual per un dia complet o per hores:

- Les cancel·lacions realitzades amb una antelació superior a 24 hores a l'ús de la instal·lació no tindran cap penalització.
- Les cancel·lacions realitzades amb una antelació inferior a 24 hores a l'ús de la instal·lació abonaran el cent per cent del cànon.

G. MANTENIMENT I CAUSES EXCEPCIONALS

Quan calgui fer treballs de manteniment a les instal·lacions de servei, el GIS pot modificar de manera temporal la capacitat assignada, prèvia comunicació amb 30 dies d'antelació als clients afectats.

Quan per causes excepcionals i degudament justificades, alguna instal·lació de servei hagi quedat temporalment inutilitzable, el GIS es reserva el dret a la modificació parcial o a la cancel·lació de la capacitat assignada, que serà comunicada al client juntament amb les alternatives que pugui oferir derivades d'aquesta circumstància. Els clients afectats no tindran dret a exigir cap compensació o indemnització.



CONDICIONS D'ÚS DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

L'adjudicació i l'ús de les instal·lacions de servei està subjecta a la liquidació dels cànon contemplats a l'Art. 98 de la LSF, on es determina l'estructura de les Taxes i Cànon Ferroviaris i les quanties corresponents a cada component de les quals es determinaran al Reglament per a la determinació dels cànon ferroviaris d'ADIF-Alta Velocidad i es publicaran a la Declaració sobre la Xarxa.

El cànon no inclou el servei de subministrament d'energia elèctrica, d'aigua, de gasoil, de telèfon o de qualsevol altre subministrament o servei, que s'han de facturar a part, en funció de les dades que el titular faciliti o presti.

En els casos en què, per causes alienes al client, la instal·lació no es trobi operativa per al seu ús en els termes establerts en aquest document, no es meritara el cànon.

Obligacions de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries

Són obligacions de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, en relació amb l'ús i la funcionalitat de les instal·lacions de servei, les següents obligacions:

- a) Assegurar l'accés a la instal·lació quan hi hagi capacitat disponible.
- b) Respondre als clients les seves sol·licituds de capacitat en els terminis previstos en el procés reglat d'assignació.
- c) Assegurar l'operativitat de la instal·lació de servei durant el temps que el client mantingui la capacitat adjudicada o oferir-li una alternativa equivalent si cal
- d) Informar els clients dels canvis al catàleg d'instal·lacions de servei.
- e) Respondre per escrit a les reclamacions dels clients en un termini màxim de 30 dies des de la recepció.
- f) Informar els clients amb una antelació mínima de 2 mesos de les restriccions d'ús de les instal·lacions de servei amb motiu de tasques programades de reparació, conservació, renovació, ampliació o millora dels actius que s'hi vinculen.
- g) Informar els clients dels plans d'ampliació o de millora dels actius vinculats a la instal·lació, motivats per l'increment de la demanda de clients.
- h) Informar les empreses ferroviàries dels procediments de l'administrador d'infraestructures en què es defineixin les activitats que es fan a les instal·lacions de servei ferroviari.
- i) Coordinar amb les empreses ferroviàries els procediments dels SGS que regiran les condicions dels serveis prestats.

Obligacions del Client

Són obligacions del client, en relació amb l'ús de les instal·lacions de servei, les següents:

- a) Assegurar-se, abans de sol·licitar la capacitat d'una instal·lació de servei, de la seva idoneïtat per a la funcionalitat a què es destinarà.
- b) Assegurar-se la compatibilitat entre la capacitat adjudicada per a la circulació per línies de la RFIG (solc) i la disponibilitat d'ús a la instal·lació de servei que prevegi utilitzar.

- c) c)Assegurar-se, abans d'iniciar la utilització d'una instal·lació de servei, la prestació dels serveis que hi pugui requerir per a les operacions sobre el material ferroviari, operacions de càrrega/descàrrega...
- d) Informar el titular, abans de l'inici de la utilització de la instal·lació, de les activitats que s'han de desenvolupar que siguin susceptibles de generar contaminació o residus que necessitin un sistema de gestió específic. A aquest efecte, ha d'aportar els certificats necessaris sobre el sistema emprat i les mesures de prevenció adoptades.
- e) Informar el titular, a l'inici de l'ús de la instal·lació, de qualsevol circumstància que suposi la manca d'operativitat de la instal·lació de servei.
- f) Complir els requisits en matèria de seguretat ferroviària i, en particular, la disposició dels títols habilitants pertinents del personal ferroviari i les condicions del material rodant ferroviari, així com en matèria de prevenció de riscos laborals.
- g) Fer ús de la instal·lació per a les finalitats previstes en la seva sol·licitud de capacitat.
- h) Custodiar el material rodant, els elements auxiliars de càrrega i les mercaderies que es trobin a les instal·lacions de servei, propietat del client.
- i) Comunicar al titular de la instal·lació qualsevol accident o incident, així com anomalies o avaries, que es produeixin a la instal·lació de servei.
- j) Retirar el material rodant de les instal·lacions de servei al venciment del temps concedit en la seva adjudicació de capacitat, i deixar-les en condicions operatives.
- k) Disposar que el personal habilitat que hagi de fer la coordinació de les operacions del tren amb el responsable de circulació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries es trobi a la instal·lació de servei amb el temps suficient per no ocasionar retards en les operacions associades.
- l) Informar l'administrador d'infraestructures dels procediments de l'empresa ferroviària en què es defineixen les activitats que es fan a les instal·lacions de servei ferroviari.
- m) Coordinar, juntament amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries, els procediments dels SGS que han de regir les condicions dels serveis rebuts.
- n) Habilitar el personal que prestarà els serveis en una instal·lació de servei.

Responsabilitats de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries

En relació amb les responsabilitats que es puguin derivar d'ineficiències de les instal·lacions de servei i, en concret, al règim de responsabilitats i els seus límits, s'ajustarà al que disposen la Llei i el Reglament del Sector Ferroviari i la seva normativa de desplegament.

A aquest efecte, l'administrador d'infraestructures ferroviàries actua com a auxiliar del portador en relació amb el règim general de responsabilitats derivades del transport de mercaderies i en especial en relació amb els terminis de lliurament de la mercaderia, així com en relació amb les causes d'exoneració i els límits d'indemnització, per la qual cosa cal ajustar-se al que disposa la Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies.

En relació amb els danys causats sobre el material rodant com a conseqüència d'ineficiències de la instal·lació de servei, cal atènyer-se al que disposen els límits previstos a les Condicions Generals per a l'ús de vagons publicades per les GCU Bureau SPRL.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries no és responsable davant dels clients dels casos fortuïts ni dels de força major. Així mateix, no és responsable davant dels seus clients dels danys i perjudicis causats per tercers aliens.

Responsabilitats del Client

El client és responsable davant de l'administrador d'infraestructures ferroviàries dels danys causats a la infraestructura ferroviària i als elements que, sense formar-ne part, es trobin dins de l'estació de transport de viatgers o de la terminal de transport de mercaderies.

El client també serà responsable de qualsevol dany que causi a altres clients o a tercers, derivats de l'ús inadequat de les instal·lacions de servei, de conformitat amb el que estableix la Llei del sector ferroviari i la seva normativa de desenvolupament i, si és el cas, la Llei del contracte de transport terrestre de mercaderies.

En tot cas, el client serà responsable dels actes i les omissions dels auxiliars, dependents o independents, als serveis dels quals recorri per al compliment de les seves obligacions.

El client no serà responsable en els casos fortuïts ni en els de força major. Així mateix, no serà responsable dels danys i perjudicis causats per tercers aliens a aquest.

Assegurança de Responsabilitat Civil

El client s'obliga a tenir contractada amb una Companyia d'Assegurances de solvència reconeguda i amb caràcter previ a l'adjudicació de capacitat, una pòlissa d'assegurances de danys i de responsabilitat civil, en la quantitat suficient per cobrir els danys i les responsabilitats que es puguin derivar de l'ús de les instal·lacions de servei, fins i tot el dany ecològic i mediambiental que es pugui produir.

Aquesta pòlissa haurà d'estar vigent durant el període d'adjudicació, i el titular de la instal·lació pot exigir, en qualsevol moment, l'exhibició dels documents que acreditin que el client es troba al corrent de pagament de les primes d'aquestes assegurances.

La disponibilitat i l'ús de les instal·lacions de servei per part de les empreses ferroviàries es troba coberta per l'assegurança de responsabilitat civil que es recull a la LSF, l'import i les condicions de cobertura de les quals es determinen reglamentàriament.

La resta dels clients que vulguin fer ús de les instal·lacions de servei han de tenir contractada una assegurança de responsabilitat civil amb una cobertura mínima de 1.500.000€

Supervisió i Control

L'administrador d'infraestructures ferroviàries es reserva les facultats de supervisió i de control més àmplies respecte de les instal·lacions de servei cedides. Aquesta supervisió i control l'ha de fer el personal que l'administrador d'infraestructures designi a aquest efecte i el client ha de facilitar i/o aportar totes les dades i/o documents relacionats amb l'ús de la instal·lació i del material ferroviari que s'hi trobi.

Els responsables de gestió ambiental de l'administrador d'infraestructures poden sol·licitar, en tot moment, les evidències que garanteixin el compliment correcte de la normativa ambiental (autoritzacions, gestió de residus peril·losos, autorització d'abocament, límits de soroll...).

Seguretat i Vigilància

Les instal·lacions de servei de l'administrador d'infraestructures no compten amb un servei específic de seguretat i de vigilància, per la qual cosa els clients han de dur a terme les accions que considerin necessàries per garantir la custòdia del material rodant, els elements auxiliars de càrrega i les mercaderies que s'hi trobin.

Seguretat Ferroviària

CRITERIS GENERALS

El material rodant ferroviari ha d'estar degudament homologat i autoritzat per a la circulació i el personal que intervé en els processos de circulació ha de comptar amb l'autorització professional que correspongui d'acord amb la normativa aplicable en cada moment, tenint en compte que les obligacions i les operacions d'estacionament, immobilització del material rodant dipositat en la instal·lació de servei, la formació del tren, així com la seva senyalització, composició i frenada, i la disposició de la càrrega als vagons, són responsabilitat de l'Empresa Ferroviària (EF) o, en si és el cas, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries quan aquest sigui el responsable del material rodant.

CONDICIONS OPERATIVES

La facultat per dirigir la circulació de trens i maniobres correspon al responsable de circulació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i pot ser auxiliat en els processos de circulació pel personal de l'E.F. o del mateix administrador d'infraestructures ferroviàries que disposi de l'autorització professional corresponent.

Aquest personal ha de dur a terme, sota les ordres del Responsable de Circulació, determinades tasques quan aquest els ho ordeni, com ara l'accionament d'agulles i de barreres dels passos a nivell, la realització de maniobres i altres tasques complementàries. Per això, han de comptar amb la dotació d'estris de servei i els mitjans de comunicació que la reglamentació estableixi per garantir la transmissió adequada de les ordres i les informacions en els processos de circulació.

És responsabilitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'accionament dels desviaments d'itineraris que es facin íntegrament des del quadre de l'enclavament que té a càrrec seu. És responsabilitat del client usuari de la instal·lació del servei l'accionament dels desviaments que, accionats manualment o elèctricament, es facin a peu. Per això, el personal que porti a terme els serveis relacionats amb Seguretat en la circulació ha d'adquirir el coneixement del que estableixen les consignes i la resta de documentació reglamentària en relació amb les instal·lacions de seguretat que farà servir i amb el tipus d'operació que s'ha de realitzar en l'àmbit operacional de la instal·lació de servei i de la dependència de què es tracti, i està subjecte a les inspeccions de seguretat i d'investigació d'accidents que faci l'administrador d'infraestructures ferroviàries. En qualsevol cas, un cop el tren estigui format, correspon a l'EF, sota la seva responsabilitat, la posada en circulació del tren davant l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

De conformitat amb el que estableix l'RSF, quan la capacitat que sol·liciti un client es faci servir per al transport de mercaderies perilloses, s'haurà d'expressar a la sol·licitud, indicant, alhora, les garanties que ofereix per salvaguardar la seguretat de tercers i de les infraestructures.

El transport de mercaderies perilloses s'ha de dur a terme d'acord amb les prescripcions del Reglament relatiu al transport internacional de mercaderies perilloses per ferrocarril (RID), així com del Reial decret 412/2001, de 20 d'abril, a l'article 4 del qual es recullen les normes generals de circulació. (Vegeu l'apartat 3.4.3 de la DR).

A les instal·lacions de servei, s'ha de prestar una atenció especial a l'aplicació de la distància de protecció entre vagons o grans contenidors a l'efecte de l'estacionament amb altres trens carregats amb mercaderies perilloses en vies contigües d'una mateixa terminal de transport de mercaderies.

INCIDENTS, ACCIDENTS I ANORMALITATS

En cas d'incidents o d'accidents en la circulació o d'incidències en els processos de càrrega i descàrrega, l'explotador o el client no poden fer per iniciativa pròpia cap acció sobre el material rodant o les instal·lacions ferroviàries.

En aquests casos, ha d'actuar emplenant els protocols d'actuació i de comunicació establerts al Pla de Contingències de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i als Plans d'Autoprotecció.

Coordinació d'Activitats

En compliment del que disposa el Reial decret 171/2004, de 30 de gener, pel qual es desenvolupa l'article 24 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals en matèria de coordinació d'activitats empresarials i abans de l'inici d'ús de la instal·lació, el client ha de tenir establerts els procediments operatius de prevenció POP 12 i POP 16.

Medi Ambient

Els clients estan obligats a complir la legislació vigent en matèria de medi ambient referent a sòls, abocaments, sorolls, emissions, residus i substàncies perilloses.

És a càrrec exclusiu del client, si la responsabilitat és imputable directament o indirectament a aquest, la recuperació i el sanejament ambiental de la instal·lació de servei quan es produeixi algun vessament o escapament, així com el compliment estricte de la normativa ambiental i de seguretat industrial d'àmbit nacional, autonòmic o local.



Ús Inadequat d'una Instal·lació de Servei

Es considera ús inadequat d'una instal·lació de servei:

- a) Dur a terme activitats amb una finalitat diferent de la funcionalitat definida per a la instal·lació de servei.
- b) No informar de l'apartat de material rodant que es troba fora del cicle productiu del transport dut a terme sobre instal·lacions de servei que, a més de l'apartat, tinguin altres funcionalitats.
- c) Posicionar material ferroviari, de tracció o remolcat, a la instal·lació fixa de subministrament de combustible fora de l'horari de prestació de servei o a les instal·lacions de punt mòbil sense que s'hi trobi el mitjà de subministrament que el durà a terme.
- d) Incomplir les normes de seguretat ferroviària de prevenció de riscos laborals o ambientals.
- e) Emprar la instal·lació sense comptar amb la deguda adjudicació de capacitat.
- f) Emprar o ocupar la instal·lació fora de la capacitat adjudicada.
- g) Disposar i no emprar la capacitat adjudicada en els termes d'aprofitament i d'ús eficaç recollits en aquest document.

El GIS ha d'informar el client quan detecti algun d'aquests comportaments per tal que puguin corregir-se en el termini que se li requereixi.

Efectes de l'Ús Inadequat d'una Instal·lació de Servei

El GIS pot suprimir la capacitat adjudicada o no adjudicar capacitat a la instal·lació, si prèviament va informar el client de l'ús inadequat de la capacitat adjudicada i el client no ha adoptat les mesures correctores en el termini i la forma que se li han indicat.

El client al qual se li hagi retirat la capacitat d'ús o se li hagi comunicat la impossibilitat d'accedir a la instal·lació de servei no pot sol·licitar capacitat sobre aquesta fins que no acrediti davant del GIS les mesures que ha pres per corregir l'ús inadequat que va generar la decisió.

Adicionalment, i de manera particular per a les situacions descrites als apartats e) i f) del punt anterior, el GIS ha de comunicar al client aquestes situacions quan siguin detectades i informar-lo igualment del moment de meritació que es prendrà com a referència a efectes d'aplicació del cànon.

Si, a més, aquestes situacions afecten les operacions d'altres clients, el GIS:

- a) Ha de requerir al client que retiri el material rodant, els elements auxiliars de càrrega i les mercaderies que es trobin a les instal·lacions de servei, així com qualsevol altre element que pugui haver instal·lat el client, pels seus propis mitjans o de tercers, a la instal·lació o espai que li sigui indicat pel GIS.
- b) Si el client no pot retirar-lo en temps oportú, el GIS autoritzarà el client afectat, que no pot fer ús de la instal·lació, la retirada del material ferroviari per mitjans propis o de tercers a la instal·lació que li sigui indicada pel GIS.

El GIS no serà responsable en cap cas dels danys i perjudicis causats al client afectat per la impossibilitat d'utilitzar la instal·lació quan aquesta impossibilitat derivi de l'ús inadequat realitzat per altres clients. En aquests casos, el client afectat té dret a repercutir a l'empresa que ocupava indegudament la instal·lació de servei l'import dels danys i els perjudicis que li hagi pogut causar.

- c) El GIS aplicarà al client que ocupa indegudament la instal·lació de servei el cànon per període d'ús puntual.

Independentment d'això d'abans, en el cas d'incompliment de les condicions d'ús de la instal·lació, es pot aplicar el Títol VII, Règim Sancionador i d'Inspecció de la LSF.

Ús de les Instal·lacions per diversos Adjudicataris

Una instal·lació de servei pot ser utilitzada per diversos clients, encara que la instal·lació estigui adjudicada, amb capacitat reservada, inicialment a un client (adjudicatari principal) per un període de temps i sempre que la instal·lació no estigui saturada.

El GIS pot sol·licitar a l'adjudicatari principal la utilització d'aquesta instal·lació de servei per altres clients (adjudicataris secundaris) si la capacitat excedent és compatible amb les operacions programades pels adjudicataris secundaris.

L'adjudicatari principal pot autoritzar l'ús d'aquesta capacitat excedent a favor dels secundaris, cas en què tindrà dret a les bonificacions previstes per la LSF.

En els casos en què l'adjudicatari principal i el GIS acordin l'ús de la capacitat excedent pels secundaris, l'adjudicatari principal té l'obligació de deixar-la disponible als horaris acordats.

En el cas que l'adjudicatari principal no accedeixi a compartir la capacitat excedent, el GIS ha de comprovar l'aprofitament de la capacitat adjudicada i la pot modificar si resulta compatible.

Criteris de Mesurament d'Aprofitament de la Capacitat Adjudicada

El GIS ha de mesurar l'aprofitament de la capacitat adjudicada als seus clients a les instal·lacions de servei en funció de la seva ocupació efectiva (ús) i de la capacitat que tinguin adjudicada (disponibilitat)

Per al mesurament de l'ús efectiu s'ha de tenir en compte el total de la longitud de vies ocupades a les instal·lacions de servei, amb idèntica funcionalitat, d'una determinada estació o terminal durant el temps d'adjudicació.

Per al càlcul de la utilització adjudicada s'ha de tenir en compte el total de la longitud de vies adjudicades a les instal·lacions de servei, amb idèntica funcionalitat, d'una determinada estació o terminal pel temps adjudicat.

L'aprofitament es determina mitjançant la relació entre l'ús efectiu i l'adjudicat.

En el cas que el GIS prevegi que una instal·lació de servei determinada pot ser utilitzada per diversos clients, pot sol·licitar una declaració responsable del nivell d'activitat que s'hi durà a terme per tal de comparar les previsions realitzades pel client que van servir de base per a la seva sol·licitud de capacitat i l'ús efectiu que se n'està fent.

Davant el risc que algunes empreses pretenguin acaparar capacitat a llarg termini, en particular a les instal·lacions més congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries es reserva la facultat d'introduir, amb caràcter immediat, l'indars d'ús més estrictes que justificarien la revocació d'aquesta capacitat o, si és el cas, la compartició obligatòria de la instal·lació amb adjudicataris secundaris.

Reclamacions

El client té dret a interposar una reclamació davant el titular d'una instal·lació de servei en cas de discrepància sobre les seves actuacions.

Aquestes reclamacions s'han de presentar en el termini d'un mes des que es produeixi el fet o la decisió corresponent que va motivar la discrepància.

El titular de la instal·lació es compromet a donar resposta per escrit a les reclamacions plantejades pels seus clients en matèria d'assignació/retirada/modificació de capacitats en el termini màxim de 30 dies.

El titular de la instal·lació es compromet a donar resposta per escrit a les reclamacions patrimonials plantejades pels seus clients per danys i perjudicis derivats de les seves actuacions en el termini legalment establert a aquest efecte.

En els supòsits previstos a la Llei del sector ferroviari, el client pot acudir a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, d'acord amb el que estableix la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional de els Mercats i la Competència.

DRET D'INFORMACIÓ

Els clients poden consultar les Fitxes Descriptives de les instal·lacions de servei a l'aplicació PISERVI i al catàleg de l'Oferta de Capacitat de les instal·lacions de servei, disponibles al web de l'Administrador d'Infraestructura Ferroviària com a annexos a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

Inversions a les Instal·lacions de Servei

L'administrador d'infraestructures ferroviàries és el responsable del manteniment i la reposició de les instal·lacions de servei incloses al Catàleg d'Instal·lacions.

No obstant això, els clients poden efectuar les inversions en equipaments que considerin necessàries per al desenvolupament de la seva activitat a les instal·lacions de servei, amb l'autorització prèvia per part de l'Administrador de Infraestructuras. Per això, el client ha de presentar la sol·licitud corresponent a aquest darrer i informat detalladament de les actuacions en equipament que es pretenguin dur a terme en aquesta instal·lació.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries haurà d'analitzar la viabilitat tècnica i econòmica de la proposta i la podrà denegar de manera motivada.

En el cas que l'administrador d'infraestructures ferroviàries consideri viable tècnicament i econòmicament la proposta del client interessat, es procedirà a l'establiment de les autoritzacions preceptives i, si és el cas, a regularitzar contractualment la dita inversió, el finançament de la qual es farà, en qualsevol cas, per compte del client interessat.

Utilització excepcional d'altres instal·lacions de servei

Si l'explotació ferroviària ho requereix, amb caràcter excepcional, pot adjudicar-se capacitat a les instal·lacions de servei destinades prioritàriament a la gestió del trànsit que es relacionen a continuació; aquesta adjudicació només la pot fer el gestor de trànsit de l'administrador d'infraestructures:

VIES D'EXPEDICIÓ I RECEPCIÓ

Són les instal·lacions que serveixen d'enllaç entre la via principal d'una línia i la resta de les vies de servei que es trobin en una instal·lació, que actuen com a element regulador de la circulació. Atesa la seva naturalesa, en general, aquestes vies no estan disponibles per a sol·licitud de capacitat.

En general, en aquestes instal·lacions es fan les operacions associades a l'arribada / l'expedició del tren i les operacions que hi ha associades. Des d'aquestes instal·lacions el material rodant es pot dirigir a altres instal·lacions de servei per a les quals el client hagi sol·licitat capacitat o que serveixin com a accés a Ports, Derivacions Particulars, Base de Manteniment, Tallers o Dipòsits.

Es poden fer servir les vies d'expedició i de recepció per un temps més gran al concedit inicialment (en espera de ser expedit), sempre que no interfereixi amb altres circulacions previstes a la terminal de mercaderies, amb l'autorització prèvia del Responsable de Circulació. Aquesta circumstància no eximeix l'empresa ferroviària del deure de sol·licitar capacitat i de la meritació i el pagament de la modalitat B del cànon, sempre que es compleixi el pressupost de fet previst a l'article 98 de la LSF.

Si les instal·lacions de seguretat i el seu equipament tècnic ho permeten, els trens també es podran expedir o rebre directament a les vies per a la formació i Les maniobres o apartador que el client tingui adjudicades. Aquesta decisió només correspon al Gestor de Trànsit de l'administrador d'infraestructures.

EXPEDICIÓ DE TRENS

Les empreses ferroviàries que hagin d'expedir un tren d'una terminal de mercaderies tenen dret a ocupar una via d'expedició i recepció amb una antelació de 2 hores en relació amb l'hora programada per sortir. Durant aquest temps, l'empresa ferroviària durà a terme la preparació del tren consistent a assegurar-se que està en condicions adequades per entrar en servei, que els equips del tren estan correctament desplegats i que la formació i la composició del tren corresponen al solc designat. La formació del tren també inclou les operacions tècniques i revisions realitzades abans que el tren entri en servei.

Les empreses ferroviàries poden sol·licitar l'ús de les vies d'expedició i de recepció per a la realització de la maniobra final de formació amb motiu del tancament de la composició d'un tren la longitud de circulació del qual hagi estat autoritzada per l'administrador d'infraestructures i, no obstant això, excedeixi la longitud de les vies per a la formació de trens que tingui adjudicada. El Responsable de Circulació, en coordinació amb l'empresa ferroviària, ha de determinar el moment adequat per dur a terme la formació d'aquests trens sobre aquestes vies.

RECEPCIÓ DE TRENS

Les empreses ferroviàries que rebin un tren en una terminal de mercaderies poden ocupar una via d'expedició i de recepció pel temps mínim imprescindible i, en tot cas, durant 1 hora màxim en relació amb la seva arribada prevista.

Si el tren arriba amb una antelació més gran o s'endarrereix per un temps superior a 60 minuts i pot interferir amb altres circulacions previstes de sortida o d'arribada a la terminal de mercaderies, el Responsable de Circulació pot instar que aquest es posi en el temps mínim imprescindible a les vies per a la formació de trens i maniobres que l'empresa ferroviària tingui adjudicada.

Durant el temps concedit des de l'arribada del tren, l'empresa ferroviària ha de coordinar amb el responsable de circulació les maniobres necessàries per traslladar el material a altres instal·lacions de servei.

7.3.2. ESTACIONS DE VIATGERS

7.3.2.1. INFORMACIÓ GENERAL

Són instal·lacions de servei especialitzades per al transport de viatgers. S'identifiquen com a estacions de viatgers les estacions gestionades per l'Administrador de Infraestructures ferroviàries que tenen parada comercial de trens de transport de viatgers.

Les estacions de viatgers es defineixen com un conjunt d'edificis i d'instal·lacions destinats a atendre les necessitats pròpies dels usuaris del sistema de transport ferroviari, tant viatgers i els seus acompanyants com de les EE.FF.

Les estacions de viatgers estan constituïdes per:

- Els edificis i les instal·lacions destinats a donar servei als viatgers.
- Els edificis i les instal·lacions utilitzats per a serveis propis relacionats amb les operacions de l'estació o per a serveis de les EE.FF. vinculats amb el transport ferroviari i amb operacions a l'estació.
- Les andanes.
- Les vies d'estacionament de trens, amb andana per a pujada i baixada de viatgers i sense andana per a apartador de trens.
- Els passos entre vies d'accés a les andanes, al mateix nivell o diferent nivell de vies.
- Els elements i els espais d'accés a l'estació i de comunicació amb altres formes de transport.
- Els elements de protecció i de seguretat de l'estació.

A l'efecte d'aquestes condicions d'accés, no formen part de l'estació:

- Els elements de la infraestructura i superestructura de via.
- Els edificis, les instal·lacions, els accessos i els terrenys utilitzats específicament per a serveis interns de l'administrador d'infraestructura ferroviària o no relacionats directament amb les operacions de l'estació.
- Els locals, les oficines i les activitats de comercialització d'espais per a tercers, no EE.FF., a l'edifici de viatgers de l'estació o en altres edificacions independents.
- Les activitats de lloguer de terrenys.

Les estacions de viatgers es classificaran en 6 categories segons les seves característiques tècniques, la prestació de serveis que suporten i la seva intensitat. La relació de les estacions de viatgers titularitat de l'administrador d'infraestructures i la seva categoria es troben a la TAULA Classificació d'Estacions d'aquest capítol.

Les instal·lacions de servei (vies), de les Estacions de Viatgers que es posen a disposició de les EE.FF. es troben recollides al catàleg de l'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei, disponible al web de l'administrador d'infraestructures, com a annex d'aquesta DR i a l'aplicació SYACIS.



ESTACIONS DE RODALIES

Les estacions de Rodalies compleixen un paper de servei públic als grans nuclis urbans i àrees d'influència i representen una alternativa sostenible de transport públic, eficient i amb una oferta atractiva per a la resolució de la mobilitat en aquest àmbit. Es tracta d'oferir un servei públic amb criteris de qualitat, eficiència, innovació, orientació al client, seguretat i sostenibilitat, que compatibilitzen els criteris empresarials amb els d'interès públic estatal i territorials.

Els nuclis de Rodalies on es presta servei són: Astúries, Barcelona, Bilbao, Cadis, Madrid, Màlaga, Múrcia/Alacant, Sant Sebastià, Santander, Sevilla, València i Saragossa.

Adif i RENFE-Operadora tenen subscrit un Conveni pel qual s'encomana a RENFE-Operadora la gestió integral i l'administració d'aquestes estacions.

De conformitat amb la Disposició addicional vint-i-vuitena de la Llei 38/2015 del sector ferroviari, l'Administrador de Infraestructuras, previ acord amb l'adjudicatari de la prestació de serveis de transport ferroviari subjectes a obligacions de servei públic, pot adjudicar directament l'explotació d'estacions de transport de viatgers o de part de les seves instal·lacions de servei destinades, amb caràcter exclusiu, a la prestació d'aquests serveis de transport, sempre que aquesta explotació sigui necessària per a la seva prestació efectiva. Així mateix, també pot adjudicar directament l'explotació de les estacions en què, a més dels trens subjectes a obligacions de servei públic, es facin altres serveis de transport l'únic prestador dels quals sigui l'adjudicatari de les obligacions del servei públic esmentat.

En el supòsit d'adjudicar l'explotació d'instal·lacions de servei a l'operador ferroviari autoritzat per a la prestació de serveis ferroviaris subjectes a obligacions de servei públic, aquest ha de complir les obligacions que estableix l'article 42.3 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari.

ESTACIONS EN LÍNIES D'AMPLE MÈTRIC

Són estacions que compten amb serveis de Rodalies i Regionals i vertebren ferroviàriament part del territori espanyol. Adif i RENFE-Operadora tenen subscrit un Conveni pel qual s'encomana a RENFE-Operadora la gestió integral i l'administració d'aquestes estacions.

La relació de totes les Estacions de Viatgers, disponibles a l'aplicació PISERVI, es pot consultar al document Relació d'Instal·lacions de Serveis, annex a aquesta DR.

7.3.2.2. SERVEIS

SERVEIS BÀSICS

OFERTA DE SERVEIS

Les EE.FF. una vegada han obtingut l'adjudicació de capacitat d'infraestructura, poden necessitar prestar determinats serveis a les estacions de viatgers per a la realització de les seves operacions comercials a viatgers vinculades amb el transport ferroviari.

En aquests casos, les empreses ferroviàries han de fer la sol·licitud d'accés a les instal·lacions en què calgui la prestació d'un servei bàsic segons com es determina en el procediment establert a aquest efecte, ja que es pot requerir la utilització d'espais (locals, naus, andanes...) a l'estació.

El mobiliari a l'interior dels locals és competència de les EE.FF., no hi ha restriccions, excepte les que derivin de la legislació en matèria de seguretat, de protecció contra incendis, ambiental, d'accessibilitat o altres normes legals aplicables.

SERVEIS BÀSICS	ESTACIONS DE VIATGERS
SB-1	Servei d'estacionament de trens a vies amb andana per a serveis comercials, altres operacions i vies d'apartador.
SB-5	Accés als edificis i a les andanes a les estacions de viatgers per a la seva utilització pels viatgers
SB-7	Local per al Servei de Venda de Bitllets i Informació atès
SB-8	Espai per a màquines de Venda de Bitllets i Informació
SB-9	Local per al personal de serveis a bord
SB-10	Servei ADIF ACERCA d'Assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda



DESCRIPCIÓ D'OFERTA DE SERVEIS

La descripció, els requisits, les condicions de prestació, etc. de cada servei es recullen de forma individualitzada en les corresponents fitxes descriptives.

SB-1	SERVEI D'ESTACIONAMENT DE TRENS EN VIES AMB ANDANA PER A SERVEIS COMERCIALS , ALTRES OPERACIONS I VIES D'APARTADOR
DESCRIPCIÓ	Estacionament de trens en vies amb andana per a serveis comercials, altres operacions i vies d'apartador
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures. Servei prestat pel Gestor de Capacitat (GC) per a l'estacionament de trens per a serveis comercials, de conformitat amb el que s'indica a la Declaració sobre la Xarxa. Servei prestat pel Gestor d'Instal·lacions de Servei (GIS) per a l'estacionament de trens per a altres operacions diferents del servei comercial i les vies d'apartador, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa.
CONDICIONS DE SERVEI	Comprèn l'estacionament dels trens i l'ús de les andanes per a serveis comercials de viatgers. L'estacionament de trens comporta l'obtenció de capacitat d'estacionament concedida en el moment de l'assignació del solc. També pot incloure, a petició de l'E.F., l'ús de les vies amb andana, definides al gràfic d'ocupació de vies, per a altres operacions diferents de l'estacionament per a serveis comercials de viatgers com ara neteja, càrrega i descàrrega de serveis de bord, etc. i vies d'apartador quan a les estacions hi hagi instal·lacions de servei que en permetin la prestació. S'exclouen expressament les operacions de manteniment de trens.
SOL·LICITUDS	L'E.F. té l'obligació de sol·licitar a SIPSOR, o per qualsevol altre mitjà establert en aquesta DR, el temps d'estacionament requerit en vies d'estació per a serveis comercials de viatgers d'acord amb la Declaració sobre la Xarxa. L'E.F. té l'obligació de sol·licitar capacitat a SYACIS, quan així ho requereixi, per a l'ús de les vies amb andana per a altres operacions diferents dels serveis comercials i vies d'apartador d'acord amb la Declaració sobre la Xarxa.
CRITERIS DE PRIORITAT	De conformitat amb el que estableix la Declaració sobre la Xarxa.
CONDICIONS ECONÒMIQUE	Servei subjecte a cànon. Modalitat B2 i B3, i recollit en la Declaració sobre la Xarxa. (Vegeu apartat Cànon per l'ús de les instal·lacions de servei)..

SB-5	ACCÉS ALS EDIFICIS I A LES ANDANES A LES ESTACIONS DE VIATGERS PER AL SEU ÚS PELS VIATGERS
DESCRIPCIÓ	Accés als edificis i a les andanes a les Estacions de Viatgers per al seu ús pels viatgers.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures. Servei prestat pel Gestor de Capacitat en estar vinculat l'accés a l'adjudicació.
CONDICIONS DE SERVEI	Comprèn la utilització per part dels viatgers de les instal·lacions comunes de les estacions i els serveis disponibles en aquestes entenent com a tals els vestíbuls, les sales d'espera, els accessos per a viatgers, etc. Així mateix, inclou la informació relacionada amb els serveis de trens amb parada a l'estació i serveis propis de les estacions, en idioma castellà i, si si és el cas, en les llengües cooficials de les respectives Comunitats Autònomes. Inclou un funcionament adequat de les instal·lacions i unes condicions adequades de manteniment i neteja de les estacions. L'administrador d'infraestructures ferroviàries n'efectua la prestació tenint en compte la categoria de l'estació.
SOL·LICITUDS	De conformitat amb el que estableix la Declaració sobre la Xarxa
CRITERIS DE PRIORITAT	De conformitat amb el que estableix la Declaració sobre la Xarxa.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Servei subjecte a cànon. Modalitat A, i recollit en la Declaració sobre la Xarxa. (Veure apartat Cànon per l'ús de les instal·lacions de servei).



SB-7	LOCAL PER AL SERVEI DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ ATÈS
DESCRIPCIÓ	Arrendament de locals perquè les EE.FF. puguin prestar el Servei de venda de bitllets i informació atès.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. Han de fer aquest servei en Autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures Al local arrendat per les EE.FF. han de fer funcions de venda de bitllets de serveis de transports de viatgers, així com informació i atenció al client, vinculada amb aquesta activitat; s'admet la venda d'altres productes propis del transport ferroviari, sempre que es facin associats amb l'adquisició de bitllets de serveis de transport de viatgers.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a les diferents EE.FF. locals situats fora de les sales d'embarcament perquè prestin el servei de venda de bitllets i informació. Els locals destinats a venda de bitllets i informació s'han d'identificar al plànol de Serveis Comercials a EE.FF. que es posarà a disposició quan se sol·liciti. El local de venda de bitllets i informació es pot situar en un espai tancat independent del vestíbul, com a opció preferent, amb superfície pròpia per esperar els clients, o bé pot ser un local obert al vestíbul quan aquesta alternativa no sigui possible. El local ha de disposar de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de l'E.F. Dins del local l'E.F pot instal·lar tot el mobiliari i l'equipament que consideri necessaris per fer la prestació de serveis de venda i informació a clients. En el cas que sigui necessari fer obres d'adequació a l'interior del local, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'aprovar el projecte visat de manera expressa.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que estableix el procediment. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim, de 10 anys.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els previstos en el procediment. En el cas que alguna EF, a l'hora de fer la sol·licitud de nous espais, locals o serveis, ja en disposi d'algun de consolidat per haver prestat servei prèviament, aquests elements es tindran en compte a les noves assignacions, en el percentatge que representin. Un cop assignat el servei, els contractes establerts a aquest efecte amb les EE.FF., es consideraran criteris de prioritat de cara a noves sol·licituds d'altres EE.FF. Tindrà preferència a l'elecció del local l'Empresa Ferroviària que més trens amb parada tingui a l'estació i així successivament.

SB-7	LOCAL PER AL SERVEI DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ ATÈS
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/m2-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis, neteja o manteniment derivats de l'ús del local, que van a càrrec de l'E.F. Són a càrrec de l'arrendatari la totalitat dels tributs que graven o que poden gravar l'activitat que s'ha de desenvolupar al local arrendat, en especial s'ha de fer càrrec de l'impost de béns immobles que correspongui.
CANVIS PREVISTO	En alguna estació, els locals adjudicats es poden veure afectats per les obres d'ampliació i millora de les estacions esmentades. En aquest cas, l'Administrador de Infraestructuras ha de facilitar, si cal, locals alternatius per a la prestació del servei.



SB-8	ESPAI PER A MÀQUINES VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espais per a ús de les EE.FF. per a la instal·lació i l'exploració de màquines d'autoservei de venda de bitllets i informació.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. han de prestar aquest servei en autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures. Als espais arrendats, les EE.FF. han d'instal·lar màquines per a les funcions de venda de bitllets de serveis de transports de viatgers, així com informació i atenció al client, vinculada amb aquesta activitat, com poden ser màquines cancel·ladores, de torn, etc. Els serveis d'ajuda a clients corresponen a les EE.FF.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a les diferents EE.FF. els espais destinats a la instal·lació de màquines. S'assigna una superfície estàndard de 0,75 m2 per màquina. En el cas de màquines a l'exterior, es pot posar una envoltant protectora que ha de tenir l'aprovació d'administrador d'infraestructures. Els espais han de disposar de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de l'E.F. Les màquines s'han de localitzar en un espai del vestíbul amb bona visibilitat i s'han d'instal·lar de forma agrupada per traslladar una imatge d'unitat de gestió i per facilitar l'atenció en el cas d'incidències. Es requereix l'autorització dels projectes de manera expressa per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals d'acord amb el que estableix el procediment. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim, de 10 anys.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els previstos en el procediment. En el cas que alguna E.F. a l'hora de fer la sol·licitud de nous espais, locals o serveis, ja disposi d'algun consolidat perquè està prestant servei prèviament, aquests elements s'han de tenir en compte a les noves assignacions, en el percentatge que representin.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/màquina-mes (per a una superfície estàndard). Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. Les unitats amb una ocupació més gran de l'estàndard es facturaran com a 2 unitats. El consum elèctric s'inclou al preu. No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivades de l'ús de la màquina, que van a càrrec de l'E.F.

SB-9	LOCAL PER AL PERSONAL DE SERVEIS A BORD
DESCRIPCIÓ	Arrendament de locals per al personal de serveis a bord de les EE.FF. de viatgers i de mercaderies.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. Han de prestar aquest servei en autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a les diferents EE.FF. locals perquè puguin atendre el seu personal de bord en l'abast que aquestes empreses defineixin. Així mateix, en algunes estacions, quan no es disposi de locals, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot facilitar espais perquè les empreses ferroviàries instal·lin un mòdul on prestar el servei. Aquests mòduls han de tenir l'aprovació de l'administrador d'infraestructures. Els locals destinats a l'atenció al personal de serveis a bord s'han d'identificar al Pla de Serveis Comercials a EE.FF. que es posarà a la seva disposició quan ho sol·licitin. El local ha de disposar de preses elèctriques per a la instal·lació de quips propis de l'E.F. Dins el local, l'E.F. pot instal·lar tot el mobiliari i l'equipament que consideri necessari per a l'atenció del seu personal de serveis a bord. No s'autoritza la instal·lació de suports propis d'informació fora del local o situats a la seva façana, per visualitzar-los des de l'exterior del local, llevat de la identificació corporativa de l'empresa. En el cas que sigui necessari fer obres d'adequació a l'interior del local, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'aprovar el projecte visat de manera expressa.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que estableix el procediment. La sol·licitud de llarga durada pot ser com a màxim de 10 anys. Com que és un servei bàsic, es garanteix almenys un local per al personal de servei a bord a totes les EE.FF. que ho sol·licitin i tinguin parada comercial a l'estació, i la resta dels espais estan subjectes a disponibilitat.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els previstos en el procediment. En el cas que alguna E.F., a l'hora de fer la sol·licitud de nous espais, locals o serveis, ja disposi d'algun consolidat perquè està prestant servei prèviament, aquests elements s'han de tenir en compte a les noves assignacions, en el percentatge que representin.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/m2-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis o manteniment derivats de l'ús del local, que són a càrrec de l'E.F. Són a càrrec de l'arrendatari la totalitat dels tributs que graven o que poden gravar l'activitat que s'ha de desenvolupar al local arrendat, en especial s'ha de fer càrrec de l'impost de béns immobles que correspongui.
CANVIS PREVISTO	En alguna estació, els locals adjudicats es poden veure afectats per les obres d'ampliació i millora de les estacions esmentades. En aquest cas, l'Administrador de Infraestructuras ha de facilitar, si cal, locals alternatius per a la prestació del servei.

SB-10	SERVEI ADIF ACERCA D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/O MOBILITAT REDUÏDA A LES ESTACIONS	
DESCRIPCIÓ	Posada a disposició de les Empreses Ferroviàries d'un servei per facilitar l'accessibilitat de les persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda a les estacions, amb assistència en el trànsit per aquestes, utilitzant, per a això, mitjans mecànics o l'acompanyament personal tant a estacions amb servei permanent com puntual. L'abast del servei es fa sobre la base de l'evolució del trànsit ferroviari, les necessitats de les empreses ferroviàries i les sol·licituds de les associacions de persones amb discapacitat i les diferents Administracions Públiques.	
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per Adif.	
CONDICIONS DE SERVEI	A cadascuna de les estacions s'ha de definir un punt de trobada per a la recepció i l'acollida dels clients. L'administrador d'infraestructures ha de definir els mitjans pels quals ha de rebre la informació de les Empreses Ferroviàries per conèixer en tot moment en quines estacions, per a quins trens i quina necessitat d'assistència cal prestar. El servei d'assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda ha d'incloure les modalitats següents: • Servei permanent: Es presta a estacions que disposen d'Assistent de Mobilitat de manera presencial de forma continuada al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Es donarà cobertura a les sol·licituds d'assistència amb una antelació de fins a 30 minuts previs a la sortida del tren. A l'annex 1, inclòs a l'apartat 7.3.15, es detallen les estacions on es presta aquest servei. • Servei puntual: Es presta a estacions que no disposen d'Assistent de Mobilitat de manera presencial, sinó que l'Assistent acudeix a l'estació per fer una assistència, prèvia sol·licitud de les Empreses Ferroviàries amb una antelació mínima de 12 hores abans de la sortida del tren. Inclou la pujada o baixada del viatger al tren i, si cal, l'acomodament a la plaça amb l'ancoratge i el desancoratge de la cadira de rodes al lloc establert a aquest efecte. A l'annex 2, inclòs a l'apartat 7.3.15, es detallen les estacions on es presta aquest servei. Els serveis es presten tant a l'estació origen del viatge com a la d'arribada.	
SOL·LICITUDS	Amb la màxima antelació possible i, com a mínim, amb els temps indicats per a les modalitats permanent i puntual.	
CRITERIS DE PRIORITAT	Es garanteixen totes les assistències que compleixin amb els terminis establerts i, en la mesura que sigui possible, el principi bàsic del servei és que un viatger amb discapacitat o mobilitat reduïda no podrà mai deixar de ser atès si ho sol·licita.	
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Unitat de facturació: Servei Permanent: €/viatger equivalent. Servei Puntual: €/Assistència.	Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4..
CANVIS PREVISTOS AL SERVEI	L'evolució dels trànsits per les EE.FF. pot afectar la demanda prevista en termes de volum de viatgers pujats i baixats. Aquesta circumstància pot requerir l'adopció, per part de l'administrador d'infraestructures, de mesures d'optimització i de racionalització en la prestació d'aquest servei. Entre les possibles mesures que cal adoptar hi ha les següents: • Una adequació dels recursos posats a disposició en funció de la demanda prevista. • Una ampliació del termini per a la prestació del servei a estacions permanents. • El canvi de la modalitat de prestació del servei, si es pot determinar, en funció de la demanda, que estacions amb servei d'assistència permanent passin a oferir assistència puntual o viceversa.	

SERVEIS AUXILIARS

OFERTA DE SERVEIS

Les EE.FF. una vegada han obtingut l'adjudicació de capacitat d'infraestructura, poden necessitar prestar determinats serveis a les estacions de viatgers per a la realització de les seves operacions comercials vinculades amb el transport ferroviari.

Les empreses ferroviàries que vulguin dur a terme un servei que es pugui considerar auxiliar, s'han d'adreçar a la seu electrònica de l'administrador d'infraestructures per tal que es puguin analitzar els espais disponibles i la compatibilitat amb el funcionament del conjunt de l'estació.

En els casos en què administrador d'infraestructures hagi accedit al fet que l'empresa ferroviària pugui dur a terme el servei demanat com auxiliar, l'empresa ferroviària haurà de fer la sol·licitud de capacitat pertinent de conformitat amb el que es determina en el procediment establert a aquest efecte, en poder-se requerir l'ús d'espais (locals, naus, andanes...) a l'estació.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries assignarà la capacitat d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries no té obligació de prestar els serveis auxiliars demanats, però si n'ofereix la realització a alguna empresa ferroviària, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

SERVEIS AUXILIARS	ESTACIONS DE VIATGERS
SX-5	Espai per emmagatzemar equipaments mòbils
SX-6	Punt de control d'accés a andanes
SX-7	Espai per a punt d'atenció d'última hora
SX-8	Taquilles al vestuari d'ús compartit
SX-9	Gestió d'objectes perduts
SX-12	Servei ADIF ACERCA d'assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda per pujar i baixar dels trens



DESCRIPCIÓ D'OFERTA DE SERVEIS

La descripció, els requisits, les condicions de prestació, etc. de cada servei es recullen de forma individualitzada en les corresponents fitxes descriptives.

SX-5	ESPAI A ANDANES PER EMMAGATZEMAR EQUIPAMENTS MÒBILS
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espais amb poca visibilitat a les andanes on les EE.FF. poden emmagatzemar equipaments mòbils per fer activitats complementàries al servei de transport de viatgers.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les empreses ferroviàries han de gestionar en autoprestació els espais arrendats per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents EE.FF. els espais a les andanes destinades a l'emmagatzematge d'equipaments mòbils (ex.: maquinària de neteja o altres elements mòbils...) En el cas que les EE. FF. instal·lin algun mòdul o tanquin l'espai destinat a aquest servei, el projecte haà de ser aprovat per l'administrador d'infraestructures. Les EE.FF. han de complir les normes de seguretat i dels procediments d'execució i decseguiment d'activitats establerts per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals d'acord amb el que estableix el procediment. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim, de 10 anys.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els previstos en el procediment.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/m2-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. En el cas que es necessitin preses elèctriques, la instal·lació de les escomeses que siguin necessàries és a càrrec de les EE.FF. No s'hi inclou el consum elèctric. No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats.

SX-6	CONTROL COMERCIAL PREVI D'ACCÉS A TRENS
DESCRIPCIÓ	Realització d'operacions de control comercial d'accés a trens per part de les EE.FF.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. poden fer servir, on n'hi hagi, els elements facilitats per l'administrador d'infraestructures per a la realització d'aquest servei en autoprestació.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents EE.FF. un taulell perquè puguin fer el control preventiu de les condicions de contractació de transport del client prèviament a l'accés i a l'embarcament a trens. Aquests taulells poden ser fixos o mòbils. Així mateix, les EE. FF. poden fer servir elements de suport de la seva propietat per a la millor realització de les operacions (banderoles, orientadors de fluxos, etc.). En cap cas aquests elements de suport poden incorporar publicitat sobre els productes o els serveis oferts per les EE.FF. Les EE.FF. han de disposar d'un màxim de 30 minuts per fer aquest control previ a la sortida del tren.
SOL·LICITUDS	Anuals, per estació i rang de numeració de trens.
CRITERIS DE PRIORITAT	No escau
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/tren. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.



SX-7	PUNT D'ATENCIÓ D'ÚLTIMA HORA
DESCRIPCIÓ	Arrendament despai perquè les EE.FF. puguin prestar serveis auxiliars d'informació de viatgers, atenció al client, atenció de darrera hora, etc.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. han de gestionar aquest servei en Autoprestació als espais arrendats per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents EE.FF. taulells, a les zones d'embarcament, perquè puguin prestar aquest servei. Aquests elements poden ser fixos o mòbils. Els espais han de disposar de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de l'E.F. Hi ha dues possibilitats de punt d'atenció d'última hora: • Espai de fins a 2 m2 (per a la instal·lació de taulell) a zones d'embarcament o properes. En aquest cas, poden ser fixos o mòbils. • Espai de fins a 15 m2 fora de zones d'embarcament per instal·lar un taulell o espai d'atenció al client
SOL·LICITUDS	El tipus de sol·licitud pot ser anual i pluriennal. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim, de 10 anys
CRITERIS DE PRIORITAT	Els previstos en el procediment. En el cas que alguna E.F., a l'hora de fer la sol·licitud de nous espais, locals o serveis, ja disposi d'algun consolidat perquè està prestant servei prèviament, aquests elements s'han de tenir en compte a les noves assignacions, en el percentatge que representin.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Les unitats de facturació són: • €/mostrador-mes, per a espais de fins a 2 m2 a zones d'embarcament. • €/m2-mes, per a espais fins a 15 m2 fora de les zones d'embarcament. La unitat de facturació és €/mostrador-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats. No s'hi inclou el consum de dades. Als taulells de fins a 2m2 mòbils, s'inclou el consum elèctric. Els taulells de 2m2 i 15m2 fixos no inclouen el consum elèctric.

SX-8	ARMARIET EN VESTUARI D'ÚS COMPARTIT
DESCRIPCIÓ	Ús de mòduls d'armariets al vestuari no atesos i d'ús compartit per a personal operatiu de les EE.FF.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures mitjançant l'arrendament de guixetes.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents EE.FF. Armariets individuals en vestidors compartits. Els espais han d'estar en locals tancats, totalment acabats, i poden disposar de sistema de control d'accés. Els armariets han d'estar numerats per a la seva identificació i han de disposar de pany, per al qual es facilitarà clau d'accés o dues claus per armariet. El vestuari ha de disposar de bancs, penjadors i preses elèctriques, aigua calenta i freda. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de fer el manteniment i la neteja dels espais de vestuari d'ús compartit. L'administrador d'infraestructures no es fa responsable del contingut dels armariets.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals d'acord amb el que estableix el procediment. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim, de 10 anys.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els previstos en el procediment.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/taquilla-mes Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. El consum elèctric s'inclou al preu.

SX-9	GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS
DESCRIPCIÓ	Gestió d'objectes perduts per als clients lliurats a les estacions de final del recorregut dels trens que es lliuraran al propietari o la persona autoritzada per aquest mitjançant l'acreditació corresponent.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de garantir la traçabilitat de l'objecte perdut des del dipòsit per l'E.F. fins al lliurament final al seu propietari o baixa i lliurament per abandó a l'Administració Local corresponent. Per propiciar la recuperació dels objectes pels seus propietaris, les EE.FF. Han de lliurar a les estacions de final de recorregut dels trens els objectes localitzats com més aviat millor. Els objectes que continguin documentació de caràcter personal s'han de lliurar als cossos i les forces de seguretat de l'Estat. No s'admet la recepció de productes peribles.
SOL·LICITUDS	Anuals.
CRITERIS DE PRIORITAT	No escau
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és: €/mes per categoria d'estació. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.

SX-12	SERVEI ADIF ACERCA D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA PER PUJAR I BAIXAR DELS TRENS	
DESCRIPCIÓ	Posada a disposició de les Empreses Ferroviàries d'un servei per facilitar l'accessibilitat de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda als trens, assistint-los a pujar i baixar dels trens i a acomodar-los a les seves places i, en el cas que fos necessari, a ancorar i desancorar la cadira de rodes al lloc establert a aquest efecte utilitzant mitjans mecànics o mitjançant l'acompanyament personal.	
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per Adif, prèvia sol·licitud i formalització del contracte corresponent amb l'EF.	
CONDICIONS DE SERVEI	A cadascuna de les estacions s'ha de definir un punt de trobada per a la recepció i l'acollida dels clients. L'administrador d'infraestructures ha de definir els mitjans pels quals ha de rebre la informació de les empreses ferroviàries per conèixer en tot moment en quines estacions, per a quins trens i quina necessitat d'assistència s'ha de prestar. El servei d'assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, ha d'incloure: • Servei permanent: Es presta en estacions que disposen d'Assistent de Mobilitat de manera presencial de forma continuada al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Es donarà cobertura a les sol·licituds d'assistència amb una antelació de fins a 30 minuts previs a la sortida del tren. A l'annex 1, inclòs a l'apartat 7.3.15, es detallen les estacions on es presta aquest servei. Els serveis es presten tant a l'estació origen del viatge com a la d'arribada.	
SOL·LICITUDS	Amb la major antelació possible i, com a mínim, amb els temps indicats per a la modalitat de servei permanent.	
CRITERIS DE PRIORITAT	Es garanteixen totes les assistències que compleixin amb els terminis establerts i, en la mesura que sigui possible, el principi bàsic del servei és que un viatger amb discapacitat o mobilitat reduïda no podrà mai deixar de ser atès si ho sol·licita.	
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és: €/viatger equivalent.	Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI DE TITULARITAT I GESTIÓ EXCLUSIVA DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA

De conformitat amb l'article 96.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de percebre de les empreses ferroviàries que facin servir les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i també les estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i altres instal·lacions de servei, l'abonament de les taxes regulades en aquesta secció, que reben el nom de "cànon ferroviari".

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció de l'article 100 (d'acord amb la modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, per la Llei 26/2022, de 19 de desembre), s'estableix que els administradors d'infraestructures ferroviàries determinen les tarifes, aprovant un Reglament adoptat pel seu Consell d'Administració que s'haurà de publicar al Boletín Oficial del Estado i incorporar a la Declaració sobre la xarxa.

El Consell d'Administració de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), en l'ús de les facultats que té conferides, a la sessió celebrada el dia 30 de setembre de 2024, ha aprovat, previ dictamen del Consell d'Estat, el Reglament de determinació dels cànon ferroviaris, que ha estat publicat al B.O.E.núm. 260 de 28 d'octubre de 2024, i la seva entrada en vigor és l'1 de novembre de 2024, i ha estat incorporat a la present Declaració sobre la Xarxa.

Així mateix, el punt Set de la Disposició Transitòria Primera del Reglament de determinació dels cànon ferroviaris, Subvenció per Compensació de Tarifa a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, determina el següent:

"El Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible, sobre la base del que estableix el conveni subscrit amb l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad: "Conveni entre Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible (Administració General de l'Estat) i ADIF-Alta Velocidad, per a la sostenibilitat econòmica de les infraestructures ferroviàries que integren la seva xarxa, durant el període 2021-2025 de data 26 de juliol de 2021 (publicat a el Butlletí Oficial de l'Estat núm. 185 de data 4 d'agost de 2021), que preveuen aportacions per a la compensació de reduccions de tarifes, compensarà els administradors d'infraestructures ferroviàries per la diferència existent entre els cànon que aquestes entitats haurien d'haver percebut mitjançant l'aplicació de les quanties unitàries previstes als títols II i III d'aquest Reglament i les abonades efectivament pels obligats al pagament com a conseqüència de les liquidacions emeses amb les quanties unitàries establertes en aquesta disposició transitòria".

La quantia dels cànon exigits per la utilització d'instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries no ha de superar el cost de la prestació més un benefici raonable, de conformitat amb l'article 96.5 de la LSF.

Constitueix el pressupost de fet dels cànon que preveu l'article 98 l'ús de les instal·lacions de servei la gestió de les quals està reservada en exclusiva als administradors generals d'infraestructures, en les modalitats següents:

- A.** Cànon per ús d'estacions de transport de viatgers (modalitat A).
- B.** Cànon per ús d'altres instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructura (modalitat B). Aquesta modalitat inclou la utilització de vies d'apartador, de formació de trens i de maniobres, de manteniment, de rentat i de neteja, i de subministrament de combustible. També s'han d'incloure en aquesta modalitat l'ús de vies en estacions de viatgers com a vies d'apartador i per a la realització de determinades operacions.

Es distingeixen les modalitats següents del cànon:

- a)** Modalitat B1 – Utilització de vies d'apartador, formació de trens i maniobra, manteniment, rentat, neteja i subministrament de combustible.
- b)** Modalitat B2 - Vies d'estacions de viatgers utilitzades com a vies d'apartador.
- c)** Modalitat B3 – Vies utilitzades per a la realització de determinades operacions, i es distingeixen, alhora, 2 tipologies:
 - **1r Tipus A:** Neteja del tren interior o exterior mínim (frontals i vidres de portes i finestres)
 - **2n Tipus B:** Operacions de càrrega i descàrrega de serveis a bord, utilització de preses d'aigua, utilització d'instal·lacions de combustible, utilització de preses elèctriques, utilització d'instal·lacions de buidatge i equips utilitzats.
- C.** Cànon per ús de punts de càrrega titularitat dels administradors generals d'infraestructura (modalitat C). Aquesta modalitat inclou l'ús de les vies de càrrega i de descàrrega de mercaderies.

Aquests cànon no inclouen el servei de subministrament d'energia elèctrica, d'aigua, de gasoil, de telèfon ni cap altre subministrament o servei, i són a càrrec de l'obligat les despeses per consums o subministraments que faciliti o presti l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Per a la utilització de les instal·lacions de servei en les modalitats B i C és necessària l'obtenció de capacitat a la instal·lació, que l'obligat ha de sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, excepte en el cas de l'ús de vies en estacions de viatgers com vies d'apartador. L'administrador d'infraestructures pot adjudicar la capacitat per vies completes, per períodes d'ús continuat d'anys o mesos, o per períodes puntuals d'hores o dies, mitjançant el procediment corresponent, que es publicarà a la declaració sobre la xarxa. No es pot cedir en cap cas a terceres parts la capacitat adjudicada.

Per fer ús de les vies en estacions de viatgers com a vies d'apartador, els administradors d'infraestructures han de fer servir els gràfics d'ocupació de via en estacions.

En les modalitats B i C, sempre que no estigui saturada, la instal·lació pot ser utilitzada per diversos adjudicatari per a un mateix període de temps, encara que aquesta estigui assignada inicialment a un adjudicatari principal.

Els administradors d'infraestructures determinen els criteris d'aplicació.

Tenen la consideració d'obligats al pagament d'aquest cànon les empreses ferroviàries que fan ús de les instal·lacions de servei corresponents a cada modalitat. En la modalitat B i C, també tenen aquesta consideració altres candidats com ara els titulars de material rodant ferroviari, els agents de transport, els carregadors, els operadors de transport combinat, així com altres prestadors de servei.

El període impositiu coincideix amb el mes natural.

La meritació es produeix el darrer dia del període impositiu.

Aquestes modalitats s'han d'imputar al període impositiu en què s'utilitzen les instal·lacions de servei o s'han utilitzar aquestes instal·lacions.

Les notificacions de les liquidacions dels cànon ferroviaris s'han de fer preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat resulti obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des que es produeixi la notificació mitjançant transferència bancària al compte de l'entitat de crèdit que presti el servei de caixa a aquesta Administració i que s'indicarà en la liquidació. Es considera efectuat el pagament en la data en què hagi tingut entrada l'import corresponent al compte indicat en els termes de l'article 37 del Reglament General de Recaptació.

El període executiu de recaptació comença l'endemà del venciment del termini indicat anteriorment i es meriten amb l'inici del període esmentat els recàrrecs del període executiu (d'acord amb el que estableixen la Llei general tributària i la Llei general pressupostària).

Per a la determinació de la quantia dels cànon que regula l'article 98 són aplicables els criteris següents, als quals es pot incorporar un benefici raonable:

A) CANON POR LA UTILIZACIÓN DE ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS (MODALIDAD A)

Mitjançant aquesta modalitat es repercutiran els costos associats al manteniment i la conservació d'estacions, costos de reposició, així com les despeses financeres i les associades a la prestació de serveis de recepció obligatòria que resultin essencials per a la utilització de les estacions, com ara les d'informació sobre ubicació de serveis i trens, climatització, neteja, vigilància i control de seguretat dels viatgers i els seus equipatges. A aquests efectes, la declaració sobre la xarxa pot incloure una classificació d'estacions per categories derivades dels serveis prestats.

Per a una repercussió de costos més precisa, es tindran en compte els tipus de trens i els tipus de parades i si es fan fora de l'horari d'obertura de les estacions.

Les quanties seran aplicables per cada parada a l'estació de trens que estiguin fent servei de transport de viatgers o per hora o fracció de temps d'obertura extraordinària de les estacions, i es publicaran a la declaració sobre la xarxa.

Per determinar aquesta modalitat de cànon, els administradors d'infraestructures consideraran criteris que tinguin en compte la intensitat d'ús de les estacions de viatgers, en funció del nombre de viatgers pujats i baixats.

Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 98.1 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la utilització de les estacions de transport de viatgers.

La quota íntegra es determinarà en funció de la categoria de les estacions publicada en aquesta Declaració sobre la Xarxa, sobre la base dels criteris de classificació que s'inclouen a l'Annex III del Reglament de determinació dels cànon ferroviaris i, addicionalment, per cada parada a l'estació de trens que es trobin fent servei de transport de viatgers, tenint en compte la intensitat d'ús de les estacions de viatgers, en funció del nombre de viatgers pujats i baixats en aquesta i en el cas de l'obertura extraordinària de l'estació el temps d'obertura (hora o fracció), segons les tarifes següents:

La tarifa a aplicar a una estació per a cada viatger pujat o baixat passarà a ser la corresponent a la categoria immediatament inferior quan el nombre de serveis bàsics prestats sigui igual o inferior al nombre de serveis bàsics inclosos a la categoria inferior més la meitat de la diferència fins al nombre de serveis bàsics de la categoria superior. Una vegada reclassificada a la categoria inferior, el procés es reiterarà si el nombre de serveis prestats així ho determinés.

Si un servei bàsic no és prestat amb els mitjans habituals, però es continua prestant en situació «degradada», és a dir, en tot cas es presta, es comptarà dins del nombre de serveis bàsics prestats. L'Administrador de Infraestructuras notificarà als operadors ferroviaris aquesta circumstància tan aviat com sigui coneguda.

La modificació del cànon no és aplicable a la categoria 5, en ser aquesta la categoria inferior.

La quantia d'aquesta modalitat de cànon es calcula:

- a) En estacions de categoria 1, 2, 3, 4 o 5 multiplicant la tarifa unitària pel nombre de parades, considerant la categoria de l'estació, el tipus de parada i el tipus de tren, i sobre la base de les tarifes següents.

CÀNON PER A LA UTILITZACIÓ D'ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS · MODALITAT A				
CLASSIFICACIÓ ESTACIÓ	TIPUS PARADA	LLARGA DISTÀNCIA	INTERURBÀ	URBÀ-SURBURÀ
€/PARADA TREN				
1	DESTINACIÓ	164,0000	33,7842	8,1082
	INTERMÈDIA	63,7800	13,1383	3,1532
	ORIGEN	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINACIÓ	78,1100	16,0904	3,8617
	INTERMÈDIA	30,3800	6,2574	1,5018
	ORIGEN	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINACIÓ	75,2111	15,0422	3,6101
	INTERMÈDIA	29,2487	5,8497	1,4039
	ORIGEN	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINACIÓ	33,4830	6,6966	1,6072
	INTERMÈDIA	13,0212	2,6042	0,6250
	ORIGEN	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINACIÓ	13,4793	2,6959	0,6470
	INTERMÈDIA	5,2419	1,0484	0,2516
	ORIGEN	14,9770	2,9954	0,7189

A les Taules de Referència, es troben classificades les Estacions per categories.

La tarifa anterior s'incrementarà tenint en compte la intensitat d'ús de l'estació. A aquest efecte, es computaran els viatgers pujats i baixats declarats per les empreses ferroviàries de viatgers, a cada parada a l'estació, diferenciant per tipus viatger, multiplicats per les tarifes següents:

CÀNON PER A LA UTILITZACIÓ D'ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS (INTENSITAT D'ÚS INSTAL·LACIONS ESTACIONS DE VIATGERS)

€ / VIATGER PUJAT I BAIXATO	LLARGA DISTÀNCIA	INTERURBÀ	URBÀ-SURBURÀ
	0,4084	0,0871	0,0209

Per tant, la quota líquida del cànon per utilització d'estacions de transport de viatgers de categoria 1, 2, 3, 4 o 5 es calcula aplicant la fórmula següent:

$$CI = P + FI$$

En què:

CI = Quantia íntegra.

P = Parades, és l'import resultant de multiplicar la tarifa unitària de cada parada, segons la categoria de l'estació, el tipus de parada i el tipus de tren, pel nombre de parades mensuals que realitza cada tren.

FI = Factor d'intensitat d'ús de les instal·lacions d'estacions, que es calcula atenent el nombre de viatgers pujats i baixats declarats mensualment per les empreses ferroviàries a cada parada d'estació, multiplicat per la tarifa segons el tipus de viatger.

- b) En estacions de categoria 6, aplicant a cada nucli de rodalies les quanties unitàries resultants dels costos d'explotació del conjunt d'estacions d'aquesta categoria per nucli de rodalies.

El cànon s'estableix per línia o nucli de rodalies i any, i se'n fracciona el pagament en dotze mensualitats de la manera següent:

CÀNON PER A LA UTILITZACIÓ D'ESTACIONS DE VIATGERS · CATEGORIA 6

NUCLI	IMPORT MENSUAL, EUROS
Asturias	7.046
Barcelona	59.783
Bilbao	24418
Cádiz	291
Madrid	274.035
Málaga	26.728
Murcia	3.733
San Sebastián	27.269
Santander	1.927
Sevilla	2.220
Valencia	11.229
Asturias (RAM)	15.078
Murcia (RAM)	4.987
Cantabria (RAM)	7.969
Vizcaya (RAM)	2.123
León (RAM)	3.376
Total Mensual	472.212

- c) Per serveis fora de l'horari d'obertura de les estacions, la quota íntegra es calcula multiplicant la tarifa unitària que figura a continuació pel nombre d'hores o fracció d'obertura extraordinària de les estacions, en funció de la categoria de l'estació.

Aquesta modalitat s'aplicarà en els casos de circulació de trens especials de viatgers, amb parada a estacions fora del seu horari d'obertura i tancament que generin la necessitat d'una obertura extraordinària.

Els horaris d'obertura i tancament de les estacions de transport de viatgers, excloses estacions de rodalies i en amplada mètrica, es troben disponibles al web de l'Administrador de Infraestructures, com Annex a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

Les quanties aplicables per hora i fracció són:

CÀNON PER OBERTURA EXTRAORDINÀRIA D'ESTACIONS S	
CATEGORIA ESTACIÓ	€/HORA
1	632
2	108
3	51
4	23
5	10
6	7

A les Taules de Referència, es troben classificades les Estacions per categories

Per determinar aquest cànon els obligats al pagament han de presentar mensualment una declaració d'informació amb els viatgers pujats i baixats.

La declaració d'informació s'ha de fer en un fitxer amb les dades i l'estructura següent:

- Nombre de tren	5 bytes.	
- Data viatge format YYYYMMDD	8 bytes.	
- Codi operador	2 bytes.	
- Codi Estació de pujada	5 bytes.	
- Codi Estació de baixada	5 bytes.	
- Nombre de viatgers	7 bytes.	
- Trajecte (Sempre D)	1 byte.	
- Tipus de tren	1 byte.	L - LD/AVE Llarg Distància / Alta Velocidad, I - Interurbà, U - Urbà.

B) CANON POR LA UTILIZACIÓN DE OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO, (MODALIDAD B)

Mitjançant la modalitat referida a la utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobra, de manteniment, de rentat i neteja i de subministrament de combustible, es repercutiran els costos directament associats al manteniment i reposició de les instal·lacions utilitzades. La quantia dependrà del tipus de característiques de la via utilitzada i el seu equipament, del temps d'utilització, que pot quedar establert per anys, mesos, dies o hores autoritzades d'utilització. Per a una repercussió de costos que permeti una gestió eficient d'aquestes instal·lacions, la metodologia de càlcul ha d'incloure un coeficient de rendiment que permeti l'aplicació de descomptes o recàrrecs en funció d'aquest temps d'utilització.

Així mateix, els administradors d'infraestructures poden aprovar, publicant-ho a la Declaració sobre la Xarxa, l'aplicació d'una bonificació per concurrència, quan la instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos secundaris, i una bonificació per a apartat de material de llarga durada, en aquelles vies que s'estableixin adequades per a aquesta finalitat.

Aquesta modalitat també pot incloure, en els termes establerts pels administradors generals d'infraestructures i publicats a la Declaració sobre la Xarxa, una addició que penalitzi aquells casos en què, havent-se adjudicat capacitat per a una determinada instal·lació i període, es cancel·li amb anterioritat a la finalització del període adjudicat.

El catàleg de vies disponibles, les seves característiques i el seu equipament es publicarà a la Declaració sobre la Xarxa.

En el supòsit en què les vies de viatgers s'utilitzin com a vies d'apartat, per al càlcul del cànon es considera el temps d'estacionament i l'horari en què pot haver-hi més saturació a l'estació. Amb caràcter general s'estableix un període de quinze minuts durant el qual el cànon no és aplicable.

Als efectes de còmput del temps d'estacionament a les andanes no es consideraran les parades intermèdies d'un trajecte comercial, ni aquells en què l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias decideixi la permanència del tren a la via d'estacionament.

Per a la liquidació del cànon en aquest supòsit d'utilització de vies com a vies d'apartat, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias utilitzarà els gràfics de ocupació de via en estacions per trens programats del darrer exercici vigent, que estaran a disposició de l'obligat al pagament.

Els costos imputables a aquesta modalitat d'utilització de vies d'estacions de viatgers com a vies d'apartat corresponen als costos directament associats al manteniment i conservació de les instal·lacions utilitzades.

Els costos que es poden repercutir en aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei corresponen als directament associats al manteniment i la conservació de les instal·lacions, la maquinària i els equips utilitzats.

Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 98.1 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentat i neteja i de subministrament de combustible. També s'inclou en aquesta modalitat la utilització de vies en estacions de viatgers com a vies d'apartat i per fer determinades operacions.

Es distingeixen les modalitats del cànon següents:

- a) **Modalitat B1** - Utilització de vies d'apartador, formació de trens i maniobra, manteniment, rentat, neteja i subministrament de combustible.
- b) **Modalitat B2** - Vies d'estacions de viatgers utilitzades com a vies d'apartador.
- c) **Modalitat B3** - Vies utilitzades per a la realització de determinades operacions, i es distingeixen, alhora, 2 tipologies:
 - 1º **Tipus A:** Neteja del tren interior o exterior mínim (frontals i vidres de portes i finestres).
 - 2º **Tipus B:** Operacions de càrrega i descàrrega de serveis a bord, utilització de preses d'aigua, utilització d'instal·lacions de combustible, utilització de preses elèctriques, utilització d'instal·lacions de buidatge i equips utilitzats.
- * **Per a la modalitat B1**, la quota íntegra és la resultant de computar l'import per utilització de la via completa autoritzada, l'import associat a l'equipament amb què està dotat aquesta via i l'import de l'equipament opcional sol·licitat, aplicant l'import unitari de cada concepte per les unitats corresponents, prorratejant per al període sol·licitat i afectat pel coeficient de rendiment en funció del temps objecte d'autorització (anys, mesos, dies, hores), segons la fórmula següent:

$$\text{Cànon B1} = (\text{C base} + \text{C equipament}) \times T \times K \text{ (fórmula d.1)}$$

En què:

C base = (Longitud de la vía × Cvía) + (Longitud de catenària × Ccatenària) + (n.º desviaments × Cdesviament)

C equipament = $(\sum_{i=1}^n 1 \text{Li} * \text{Cequipamentslineals}_i) + \sum_{i=1}^n 1 \text{n.º i} * \text{Cequipamentslineals}_i$

T = Núm. d'anys autoritzats per a períodes anuals.

T = Núm. de mesos autoritzats/12 per a períodes mensuals.

T = Núm. de dies autoritzats/365 per a períodes per dies.

T = Núm. d'hores autoritzades/8760 per a períodes per hores.

K = Coeficient de rendiment, que permet l'aplicació de descomptes/recàrrecs en funció del temps objecte d'autorització, d'acord amb la taula següent:

PERÍODE D'ÚS CONTINUAT	Coeficient De Rendiment
Per 4 años	0,96
Per 3 años	0,97
Per 2 años	0,98
Per 1 año	1,00
Per mesos	1,35

PERÍODE D'ÚS PUNTUAL	Coeficient De Rendimiento
Per dies	2,00
Per hores	2,50

La cuantía mínima por utilización de instalaciones de servicio para repostaje de combustible, para todos los puntos de suministro de combustible de Adif, fijos y móviles, será de 3,7500 €.

La quantia mínima per la utilització de la resta d'instal·lacions de servei subjectes a aquesta modalitat serà l'equivalent al d'un període mínim d'ús de cada instal·lació de servei de 4 hores.

De la mateixa manera, s'estableixen bonificacions per concurrència, quan una instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos adjudicataris secundaris i bonificacions per apartat de material de llarga durada, segons es determina a la LSF.

Així com Addicions o Penalitzacions per als subjectes passius que, havent obtingut una adjudicació de capacitat per a determinada instal·lació i període, cancel·lin aquesta reserva amb anterioritat a la finalització del període adjudicat, segons es determina a la LSF.

Per al càlcul del Component Base s'estableixen les quanties següents:

CÀNON PER UTILITZACIÓ VIES D'APARTAT DE FORMACIÓ DE TRENS I MANIOBRES, DE MANTENIMENT, DE RENTAT I NETEJA I DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLE, (MODALITAT B)	
COMPONENTS BASE	
C Via	5,4020 € / m de via / any
C Catenària	1,8260 €/m de catenària/any
C Desviament Tipus I (manual)	564,7550 €/ud/any
C Desviament Tipus II (telecomandat)	2.165,9540 €/ud/any
COMPONENTS D'EQUIPAMENT ASSOCIATS A LA VIA	
C Passadís entrevies	1,1910 € / m de via / any
C Il·luminació via	1,3680 € / m de via / any
C Il·luminació platja	2,0260 € / m de via / any
C Xarxa de protecció contra incendis	5,9530 € / m de via / any
C Moll de càrrega/descàrrega	52,4900 € / m de via / any
COMPONENTS D'EQUIPAMENT OPCIONALS	
C Safata recollida greixos	521,5160 € / u. / any
C Safata recollida carburant	820,0490 € / u. / any
C Escales d'accés a cabina	20,9450 € / u. / any
C Fossa-piquera de descàrrega	118,0500 € / u. / any
C Fossa de manteniment (sense preses)	188,3880 € / u. / any
C Rampa per a càrrega/descàrrega	602,6130 € / u. / any
C Presa de subministrament d'aigua, elèctric o aire comprimit	43,7500 € / ud / any

a) Per a aquesta modalitat del cànon s'estableixen les bonificacions següents:

1º Bonificació per concurrència.

Quan una instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos adjudicataris secundaris, l'import del cànon es calcularà de la manera següent:

Per als adjudicataris secundaris serà l'import resultant d'aplicar a la fórmula descrita anteriorment en aquest apartat un coeficient d'ús puntual K:

$$\text{Canon B1} = (\text{Cbase} + \text{Cequipament}) \times T \times K$$

Per a l'adjudicatari principal, a partir del moment de la utilització de la via a la instal·lació per un segon adjudicatari, l'import del cànon serà el resultant d'aplicar a la fórmula de càlcul anterior un coeficient T igual a la diferència entre el temps adjudicat inicialment i el temps concedit al segon o segons adjudicataris. La resta dels paràmetres es mantindran segons el càlcul inicial.

2º Bonificació per a apartat de material de llarga durada.

Per a aquelles vies especialment adequades per a l'apartat de material rodant ferroviari per a llarga durada, se'ls aplicarà un descompte al cànon d'aquesta Modalitat B1 als components base, i que s'indica al quadre següent, segons la categoria de la via, segons es estableix a la Declaració sobre la Xarxa.

Vies d'apartat	Descompte - Percentatge
Categoria I	0
Categoria II	50

b) Així mateix, s'estableix un recàrrec als adjudicataris que, havent obtingut una adjudicació de capacitat per a determinada instal·lació i període, cancel·lin aquesta reserva amb anterioritat a la finalització del període adjudicat, i queda determinat d'aquesta forma l'import de la penalització:

1º Per a aquelles instal·lacions sense capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús puntual, per un dia complet o per hores:

- Les cancel·lacions fetes amb una antelació de més de 24 hores a l'ús de la instal·lació no tenen cap penalització.
- Les cancel·lacions fetes amb una antelació de menys de 24 hores a l'ús de la instal·lació han d'abonar el cent per cent del cànon.

2º Per a aquelles instal·lacions amb capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús continuat o bé per a un període d'ús puntual per dies complets, les cancel·lacions s'han de fer amb una antelació mínima de 30 dies naturals i:

- Si no s'ha utilitzat el 50% del període adjudicat, hauran d'abonar un import mínim equivalent al 50 per cent de l'import total del cànon.
- Si s'ha utilitzat més del 50 per cent del període adjudicat no tindran cap penalització.

- * **Per a la modalitat B2**, la cota integral serà la que resulti d'aplicar a cada tren la tarifa unitària pel temps d'estacionament en funció del període horari i la categoria de l'estació.

Es distingeixen dos períodes horaris en funció de la saturació a les estacions, el període de saturació ordinària comprès entre les 5:00 hores i les 23:59 hores i el període horari de menor saturació comprès entre les 0:00 hores i les 4:59 hores per al qual s'estableix una tarifa reduïda.

Aquesta modalitat s'aplicarà en els casos de circulació de trens especials amb parada a estacions fora del seu horari d'obertura i tancament que generin la necessitat d'una obertura extraordinària.

S'estableixen les quanties següents:

CATEGORIA DE ESTACIONS	SATURACIÓ ORDINÀRIA DE 5,00 HA 23,59 H TIPUS D'ESTACIONAMENTO			SATURACIÓ BAIXA DE 00,00 HA 04,59 H TIPUS D'ESTACIONAMENTO		
	A	B	C	A	B	C
	€/ Tren					
1	2,2458	3,3688	4,4917	1,1229	1,6844	2,2459
2	1,1229	1,6998	2,2458	0,5615	0,8499	1,1229

A les Taules de Referència, es troben classificades les Estacions per categories.

TIPUS D'ESTACIONAMENTO	
A	Per cada 5 minuts addicionals o fracció entre 15 minuts. i 45 min.
B	Per cada 5 minuts addicionals o fracció entre 45 minuts. i 120 min.
C	Per cada 5 minuts addicionals o fracció a partir de 120 min.

Amb caràcter general s'estableix un període de quinze minuts durant el qual el cànon no és aplicable.

Als efectes de càmput del temps d'estacionament a les andanes no es consideraran les parades intermèdies d'un trajecte comercial, ni aquells en què l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries decideixi la permanència del tren a la via d'estacionament.

Per a la liquidació del cànon en aquest supòsit d'utilització de vies com a vies d'apartat s'utilitzaran els gràfics d'ocupació de via.

Per a la modalitat B3, a quota íntegra serà la que resulti d'aplicar la tarifa unitària, determinada en funció de la categoria de l'estació i del tipus d'operació a realitzar al tren, al nombre d'operacions de cada tipus realitzades durant el temps d'estacionament.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE VIES EN ESTACIONS DE VIATGERS PER A LA REALITZACIÓ DE DETERMINADES OPERACIONS	
OPERACIÓ	EUROS
Operació neteja de tren a estacions categoria 1-2.	0,6818
Operació neteja de tren a la resta d'estacions.	0,5681
Càrrega i descàrrega a bord del tren a estacions categoria 1-2.	0,6722
Càrrega i descàrrega a vora del tren a la resta d'estacions.	0,5601
Per altres operacions	0,3947

A les Taules de Referència, es troben classificades les Estacions per categories

El catàleg de vies disponibles, les seves característiques i el seu equipament es detallen al catàleg annex a aquesta declaració sobre la xarxa.

C) CÀNON PER UTILITZACIÓ DE PUNTS DE CÀRREGA TITULARITAT DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA, (MODALITAT C)

Mitjançant aquesta modalitat es repercutiran els costos directament associats al manteniment i la reposició de les vies de càrrega i descàrrega de mercaderies i l'equipament addicional que, si és el cas, hi pugui estar associat. Per fer-ho, s'han d'emprar els components base, bonificacions i penalitzacions del cànon d'utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobra, de manteniment de rentat i neteja i de subministrament de combustible als quals s'ha d'afegir el tipus de paviment, amb les quanties que determinin els administradors d'infraestructures i que seran objecte de publicació a la Declaració sobre la Xarxa.

Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 98.1 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, l'ús de punts de càrrega titularitat dels administradors generals d'infraestructura, que inclou la utilització de vies de càrrega i descàrrega de mercaderies.

Per a la utilització d'aquestes instal·lacions de servei, caldrà l'obtenció de capacitat a la instal·lació, que serà requerida per l'obligat al pagament a l'Administrador de Infraestructuras.

El catàleg de punts de càrrega disponibles, les característiques dels seus components bàsics i equipament es publicarà a la Declaració sobre la Xarxa.

La quota íntegra d'aquesta modalitat és la resultant de computar l'import per utilització de la via completa autoritzada, el component associat a l'ús de la franja de superfície paral·lela a via (platja), l'import associat a l'equipament amb què està dotat aquesta via i l'import de l'equipament opcional sol·licitat, aplicant l'import unitari de cada concepte per les unitats corresponents, prorratejant per al període sol·licitat i afectat pel coeficient de rendiment establert.

L'import es calcula mitjançant l'aplicació de la fórmula següent:

$$\text{Canon} = (\text{Cbase} + \text{Cequipament}) \times T \times K$$

En què:

$$\text{Cbase} = (\text{Longitud de la via} \times \text{Cvia}) + (\text{Longitud de catenària} \times \text{Ccatenària}) + (\text{n.º desviaments} \times \text{Cdesviament}) + (\text{Longitud de platja} \times \text{Cpaviment})$$

La quantia mínima del cànon per a aquesta modalitat serà l'equivalent al d'un període mínim d'ús de 8 hores.



CÀNON PER UTILITZACIÓ DE PUNTS DE CÀRREGA TITULARITAT DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA (MODALITAT C)

COMPONENTS BASE

C Via	5,4020 €/m de via/any
C Catenària	1,8260 €/m de catenària/any
C Desviament Tipus I (manual)	564,7550 € / un - any
C Desviament Tipus II (telecomandat)	2.165,9540 €/ud/any
C Platja Tipus I (formigó/llamborda)	19,3400 €/m - any
C Platja Tipus II (aglomerat)	11,2320 €/m - any
C Playa Tipus III (llast)	5,1910 €/m - any

COMPONENTS D'EQUIPAMENT ASSOCIATS A LA VIA

C Passadís entrevies	1,1910 € / m de via / any
C Il·luminació via	1,3680 € / m de via / any
C Il·luminació platja	2,0260 € / m de via / any
C Xarxa de protecció contra incendis	5,9530 € /m de via / any
C Moll de càrrega/descàrrega	52,4900 € /m de via / any

COMPONENTS D'EQUIPAMENT OPCIONALS S

C Safata recollida greixos	521,5160 € / u. / any
C Safata recollida carburant	820,0490 € / u. / any
C Escales d'accés a cabina	20,9450 € / u. / any
C Fossa-piquera de descàrrega	118,0500 € / u. / any
C Fossa de manteniment (sense preses)	188,3880 € / u. / any
C Rampa per a càrrega/descàrrega	602,6130 € / u. / any
C Presa subministrament d'aigua, elèctric - aire comprimit	43,7500 euros/u./any

7.3.2.3. DESCRIPCIÓ DE LES CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES DE LA INSTAL·LACIÓ

FITXES DESCRIPTIVES D'INSTAL·LACIONS DE SERVEI

De conformitat amb l'article 4 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, els explotadors d'instal·lacions de servei han d'elaborar una descripció de les instal·lacions de servei i dels serveis dels quals siguin responsables, que ha d'incloure la informació que s'esmenta en el dit article.

Per facilitar l'accés a la informació de les característiques tècniques de les instal·lacions de servei, l'administrador d'infraestructures ha desenvolupat una aplicació informàtica anomenada PISERVI, Portal d'Instal·lacions de Servei, disponible al web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR.

PISERVI permet accedir a la informació de les instal·lacions de servei: terminals de càrrega, estacions de viatgers, instal·lacions de manteniment, carregadors privats, canviadors d'eixos, etc., mitjançant cerques selectives a partir de criteris com: ubicació geogràfica, tipus d'instal·lació, tipus de servei, etc., cosa que facilita la planificació dels serveis ferroviaris per part de les empreses ferroviàries i altres operadors logístics.

A més, compta amb un mapa interactiu de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) amb capacitat per combinar diferents criteris de cerca. En aquest cas, les instal·lacions resultat de les cerques s'han de representar sobre el visor de mapes i es pot seleccionar i visualitzar la Fitxa Descriptiva.

Documents disponibles al web d'Adif com a annex a aquesta DR <https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red>

PLANIMETRIA BÀSICA DE SERVEIS A LES ESTACIONS DE VIATGERS

Les empreses ferroviàries interessades a obtenir informació addicional sobre la planimetria bàsica d'una estació de viatgers han de consultar:

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



7.3.2.4. PREUS

CONDICIONS GENERALS DE FACTURACIÓ DELS SERVICIS CONNEXOS

Els preus establerts en cada categoria dels serveis ferroviaris connexos no inclouen, llevat d'indicació expressa, els costos de subministraments d'energia elèctrica, d'aigua, de gas, de comunicacions o de subministraments o serveis similars, i són a càrrec de les EE.FF. les despeses per consums o subministraments que faciliti o presti l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

En aquells casos que les EE.FF. no puguin contractar directament els subministraments amb les empreses subministradores, es tindrà en compte el següent:

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, en el cas de dur a terme la prestació dels subministraments, ha d'efectuar el càlcul dels costos corresponents als consums de la manera següent:

SUBMINISTRAMENTS INCLOSOS EN EL PREU DEL SERVEI:

Per a l'establiment del preu del servei s'ha considerat un consum mitjà estimat tenint en compte el consum dels equipaments del sector, com ara en el cas de les màquines autovenda.

SUBMINISTRAMENTS EN EL CAS DE LOCALS:

Els consums de serveis subministrats per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries s'han de calcular sobre la base de la superfície ocupada del local.

SUBMINISTRAMENTS MESURATS PER COMPTADOR:

La unitat tarifària es calcula dividint l'import del rebut periòdic presentat per la companyia subministradora del servei entre el nombre d'unitats de mesura consumides, més un increment del 9% en concepte de despeses de gestió.

RESTA DELS SUBMINISTRAMENTS

La unitat tarifària es calcula distribuint el muntant total del cost del rebut periòdic presentat per la companyia subministradora del servei, tenint en compte els factors següents:

En el cas de subministrament d'aigua, el cabal de les instal·lacions utilitzades per les EE.FF. i hores de consum, més un increment del 9% en concepte de despeses de gestió.

En el cas de subministrament d'energia, la tipologia de les instal·lacions utilitzades per les EE.FF., i hores de consum, més un increment del 9% en concepte de despeses de gestió.

En el cas del gas, metres quadrats totals de la superfície inclosa al rebut periòdic i els metres quadrats de la superfície utilitzada per les EE.FF. més un increment del 9% en concepte de despeses de gestió.

PREUS DELS SERVEIS BÀSICS

A les taules següents s'indiquen els preus dels serveis bàsics per categoria d'estació, les quanties indicades s'expressen sense impostos indirectes llevat d'indicació contrària. Aquests preus entraran en vigor l'1 de gener de 2025 i estaran vigents fins al 31 de desembre de 2025; seguiran vigents a partir d'aquesta data mentre no se n'aprovin uns de nous que els substitueixin; són aplicables per als Serveis que es prestin a les instal·lacions de servei pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les àrees de les zones de servei ferroviari, que siguin administrats per l'administrador d'infraestructures.

SB-1 SERVEI D'ESTACIONAMENT DE TRENS EN VIES AMB ANDANA PER A SERVEIS COMERCIALS, ALTRES OPERACIONS I VIES D'APARTADOR	
	Els imports es troben disponibles a l'apartat anterior de Cànon per l'ús de vies amb andana en estacions per a l'estacionament de trens per a serveis comercials de viatgers i altres operacions, Modalitat B2 i B3 Cànon per Ús de vies en altres instal·lacions de servei per a apartador.



SB-5

ACCÉS ALS EDIFICIS I A LES ANDANES A LES ESTACIONS DE VIATGERS PER AL SEU ÚS PELS VIATGERS ÚS DE LES ESTACIONS PELS VIATGERS

Els imports estan disponibles a l'apartat anterior de Cànons per l'ús d'estacions de transport de viatgers, Modalitat A. (*).

SB-7

LOCAL PER AL SERVEI DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ ATÈS

UNIDAD DE
FACTURACIÓN

* €/ -m² -mes

PREUS (segons la categoria de l'estació)

CATEGORIA 1

CATEGORIA 2

CATEGORIA 3

CATEGORIA 4

CATEGORIA 5

20,90

17,55

13,57

10,51

5,92

No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis, neteja o manteniment derivats de l'ús del local, que van a càrrec de l' E.F.



SB-8		ESPAI PER A MÀQUINES DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ		
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ màquina -mes- (per a una superfície estàndard de 0,75m2)			
PREUS (segons la categoria de l'estació)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
210,00	151,00	105,00	75,00	54,00
Les unitats amb una ocupació més gran de l'estàndard es facturaran com a 2 unitats. El consum elèctric s'inclou al preu. No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivades de l'ús de la màquina, que van a càrrec de l'E.F.				

SB-9 LOCAL PER AL PERSONAL DE SERVEIS A BORD				
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m² -mes			
PREUS (segons la categoria de l'estació)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
12,17	10,23	7,90	6,12	4,74
No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis o manteniment derivats de l'ús del local, que són a càrrec de l'E.F.				

SB-10 SERVEI ADIF ACERCA D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA EN ESTACIONS		
Estacions amb Servei Permanent	€/Viatger Equivalent	Preu any 2025- 0,1178 €/Viatger Equivalent
Estacions amb Servei Puntual	€/Assistència	Preu any 2025 45,90 €/Assistència
Equivalència de Viatgers		
Tipologia de Viatger	Viatgers Equivalents	
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBANA	0,39093	

La determinació dels viatgers equivalents a facturar s'obté multiplicant el coeficient associat a cada tipologia pel total dels viatgers, pujats i baixats, declarats per l'operador ferroviari al mes corresponent a efectes de cànon.

Ateses les circumstàncies sanitàries actuals i la seva possible afecció a la demanda prevista en termes de volum de viatgers pujats i baixats a les estacions en què el servei es presta, juntament amb la necessitat, si és el cas, d'adequació dels recursos posats a disposició del servei en funció d'aquesta, al final de cada semestre es durà a terme la regularització dels imports facturats sobre la base dels preus reals que resultin per al període regularitzat, en funció del nombre de viatgers reals i dels costos incorreguts per l'administrador d'infraestructures amb les empreses proveïdores del servei, mitjançant l'emissió de factura addicional o nota d'abonament, segons resulti.

Les assistències a les estacions amb Servei Puntual que siguin anul·lades es facturaran si l'anul·lació no es produeix amb una antelació superior a 3 hores de l'hora del pas del tren per al qual van ser sol·licitades.

Documentació complementària:

Els models de sol·licitud dels serveis bàsics en l'àmbit de les estacions de viatgers es troben disponibles a l' **Annex C**.



PREUS DELS SERVEIS AUXILIARS

A les taules següents s'indiquen els preus dels serveis auxiliars per categoria d'estació, les quanties indicades s'expressen sense impostos indirectes llevat d'indicació contrària. Aquests preus entraran en vigor l'1 de gener de 2025 i estaran vigents fins al 31 de desembre de 2025; seguiran vigents a partir d'aquesta data fins que no se n'aprovin uns de nous que els substitueixin; són aplicables per als Serveis que es prestin a les instal·lacions de servei pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les àrees de les zones de servei ferroviari, que siguin administrats per l'administrador d'infraestructures.

SX-5					ESPAI A ANDANES PER EMMAGATZEMAR EQUIPAMENTS MÒBILS				
UNITAT DE FACTURACIÓ		* €/ -m² -mes							
PREUS (segons la categoria de l'estació)									
CATEGORIA 1		CATEGORIA 2		CATEGORIA 3		CATEGORIA 4		CATEGORIA 5	
1,82		1,54		1,18		0,92		-----	
No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats.									
No s'hi inclou el consum elèctric.									

SX-6		CONTROL COMERCIAL PREVI D'ACCÉS A TRENS		
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ tren			
PREUS (segons la categoria de l'estació)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
0,5369	0,5369	0,5369	0,5369	-----
S'hi inclou el consum elèctric.				
No s'hi inclou el consum de dades.				

ADIF_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V0 (ED 28/02/2025)

SX-7		PUNT D'ATENCIÓ D'ÚLTIMA HORA		
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/mostrador-mes, per a espais de fins a 2 m2 en zones d'embarcament.			
	* €/m2-mes, per a espais fins a 15 m2 fora de les zones d'embarcament.			
PREUS (segons la categoria de l'estació)				
Espais de fins a 2 m2 en zones d'embarcament				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
20,60	20,60	20,60	20,60	-----
Espais de fins a 15 m2 fora de les zones				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
20,90	17,55	13,57	10,51	-----
Als taulells de fins a 2 m2 mòbils, s'inclou el consum elèctric. Els taulells de 2 m2 i 15 m2 fixos no inclouen el consum elèctric.				
No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats.				
No s'hi inclou el consum de dades.				

SX-8		ARMARIET EN VESTUARI D'ÚS COMPARTIT		
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ armariet-mes			
PREUS (segons la categoria de l'estació)				
El preu mensual per unitat d'armariet llogat és el següent:				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
15,45	15,45	15,45	15,45	-----
El consum elèctric s'inclou al preu.				

SX-9		GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS		
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ mes			
PREUS (segons la categoria de l'estació)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
747,56	235,31	124,10	63,50	-----

SX-12 SERVEI ADIF ACERCA D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA PER PUJAR I BAIXAR DELS TRENS		
Estacions amb Servei Permanent	€/Viatger Equivalent	<i>Tarifa any 2025 0,0131 €/Viatger Equivalent</i>
Equivalència de Viatgers		
Tipologia de Viatger	Viatgers Equivalents	Atès que l'evolució dels trànsits per part de les empreses ferroviàries pot afectar la demanda prevista en termes de volum de viatgers pujats i baixats a les estacions on el servei es presta, juntament amb la necessitat, si és el cas, d'adequació dels recursos posats a disposició del servei en funció d'aquesta, al final de cada semestre es durà a terme la regularització dels imports facturats sobre la base dels preus reals que resultin per al període regularitzat, en funció del nombre de viatgers reals i dels costos incorreguts per l'administrador d'infraestructures amb les empreses proveïdores del servei, mitjançant l'emissió de factura addicional o nota d'abonament, segons resulti
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBÀ	0,39093	

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA:

Els models de sol·licitud dels serveis auxiliars en l'àmbit de les estacions de viatgers es troben disponibles a l' **Annex C**.

TAULES DE REFERÈNCIA PER A L'APLICACIÓ DE CÀNONS PER ÚS DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

A continuació, es recull la classificació nominativa per categoria de les estacions.

Classificació nominativa d'estacions.

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONS (EN VIGOR DES DE L' 01/01/2025)	
CATEGORIA 2	
A CORUÑA	MADRID-ATOCHA CERCANÍAS
BARCELONA ESTACIÓ DE FRANÇA	SALAMANCA
BURGOS-ROSA MANZANO	TARRAGONA
CÁDIZ	VALÈNCIA-ESTACIÓ DEL NORD
INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO	VITORIA/GASTEIZ

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)			
CATEGORIA 3			
ALCALÁ DE HENARES	FIGUERES	MEDINA DEL CAMPO	TORTOSA
ALCÁZAR DE SAN JUAN	FLAÇA	MÉRIDA	TUDELA DE NAVARRA
ALMERÍA	FUENLABRADA	MIRANDA DE EBRO	VIGO-GUIXAR
ÁVILA	GIJÓN / XIXÓN	ORIHUELA MIGUEL HERNÁNDEZ	VILANOVA I LA GELTRÚ
BADAJOS	GRANOLLERS CENTRE	OVIEDO	VILA-SECA
BARCELONA ARC DE TRIOMF	HUELVA	PAMPLONA	VILLALBA DE GUADARRAMA
BARCELONA EL CLOT	HUESCA	PORTBOU	VILLENA
BARCELONA FABRA I PUIG	IRÚN	PUERTO DE SANTA MARÍA	VINARÒS
BARCELONA LA SAGRERA-MERIDIANA	JAÉN	PUIGCERDÀ	
BARCELONA PASSEIG DE GRÀCIA	JEREZ DE LA FRONTERA	REUS	
BARCELONA PLAÇA DE CATALUNYA	L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA	SAN BERNARDO	
BENIEL	LEBRIJA	SAN FERNANDO-BAHÍA SUR	
CALDES DE MALAVELLA	LEGANÉS	SANT CELONI	
CASTEJÓN DE EBRO	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	SANT VICENÇ DE CALDERS	
CERDANYOLA DEL VALLÈS	LOGROÑO	SANTANDER	
ELX/ELCHE PARC	MADRID-PRÍNCIPE PÍO	SILS	



TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 4

AEROPUERTO DE JEREZ	BELLAVISTA	CULLERA	LA ENCINA	MONFORTE DE LEMOS	PONFERRADA	SIGÜENZA
ÁGUILAS	BENICARLÓ-PEÑÍSCOLA	CUNIT	LA PALMA DEL CONDADO	MONFRAGÜE	POSADAS	SILLA
ALBUIXECH	BENICÀSSIM	DOS HERMANAS	LA RODA DE ALBACETE	MONTBLANC	PUÇOL	SITGES
ALCALÀ DE XIVERT	BILBAO-LA CONCORDIA	EL BERRÓN	L'AMETLLA DE MAR	MONTCADA I REIXAC-MANRESA	PUENTE SAN MIGUEL	SOCUÉLLAMOS
ALCOI	BILLABONA-ZIZURKIL	EL CHORRO-CAMINITO DEL REY	L'AMPOLLA-PERELLÓ-DELTEBRE	MONTCADA I REIXAC-SANTA MARIA	PUERTO REAL	SODUPE
ALGECIRAS	BOBADILLA	EL ESCORIAL	LAS NAVAS DEL MARQUÉS	MONTCADA-BIFURCACIÓ	REDONDELA	SORIA
ALHAMA DE MURCIA	BURRIANA-ALQUERÍAS DEL NIÑO PERDIDO	EL PUIG	LEGAZPI	MONZÓN-RÍO CINCA	RENEDO	TAFALLA
ALMANSA	CALAFELL	ELDA-PETRETER	L'HOSPITALET DE L'INFANT	MÓRA LA NOVA	RIPOLL	TALAVERA DE LA REINA
ALMASSORA	CALAHORRA	ELX/ELCHE CARRÚS	LINARES-BAEZA	NAVALMORAL DE LA MATA	ROBLEDO DE CHAVELA	TÀRREGA
ÁLORA	CALLOSA DE SEGURA	ESTADIO	LLAMAQUIQUE	NUEVA MONTAÑA	RONDA	TERRASSA EST
ALTAFULLA-TAMARIT	CALLOSA DE SEGURA - COX	FERROL	LLANÇÀ	NULES - LA VILAVELLA	SABADELL CENTRE	TERRASSA ESTACIÓ DEL NORD
ALTSASU	CALZADA DE ASTURIAS	GALLUR	LLODIO	O CARBALLIÑO	SABADELL NORD	TERUEL
ANDOAIN-CENTRO	CAMALLERA	GANDIA	LORA DEL RÍO	ORDIZIA	SABADELL SUD	TOLOSA
ANDÚJAR	CAMBRILS	GAVÀ	LORCA-SUTULLENA	ORPESA	SAGUNT	TORELLÓ
ARANJUEZ	CAMPUS UNIVERSITARIO DE RABANALES	GUADALAJARA	LOS ROSALES	OSUNA	SALOU-PORT AVENTURA	TORREDEMBARRA
ARCADE	CARTAGENA	GUADIX	LUGO	PADRÓN	SAN ISIDRO-ALBATERA-CATRAL	TORRELAVEGA TANOS
ARÉVALO	CASPE	HERNANI-CENTRO	MAÇANET-MASSANES	PALMA DEL RÍO	SANT ANDREU	TORRELAVEGA-CENTRO
ASTILLERO	CASTELLDEFELS	HOSTALRIC	MALIAÑO LA VIDRIERA	PARQUE PRINCIPADO	SANT VICENÇ DE CASTELLET	TORRE-PACHECO
AVILÉS	CATOIRA	HUERCAL-VIATOR	MANRESA	PEDRERA	SANT VICENT CENTRE	TORRIJOS
BALSICAS-MAR MENOR	CERCEDILLA	HUMANES	MANZANARES	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	SARRIA	TOTANA
BARBERÀ DEL VALLÈS	CERVERA	ILLESCAS	MARCHENA	PLASENCIA	SEGOVIA	UTEDO
BARCELONA TORRE BARÓ-VALLBONA	CUBELLES	IRAUREGI	MIERES-PUENTE	POLA DE LENA	SEGUNDA AGUADA	UTRERA
BEASAIN	CUENCA	LA CORREDORIA	MOLLERUSSA	POLA DE SIERO	SEGUR DE CALAFELL	VALDECILLA

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 4

VALDECILLA LA MARGA	VALÈNCIA-LA FONT DE SANT LLUÍS	VENTA DE BAÑOS	VILA-REAL	VILLARROBLEDO	ZALLA	ZARAGOZA-GOYA
VALDEPEÑAS	VALLE REAL	VILADECANS	VILLA DEL RÍO	VIRGEN DEL ROCÍO	ZARAGOZA MIRAFLORES	ZARZALEJO
VALÈNCIA-CABANYAL	VALLS	VILAMALLA	VILLACAÑAS	XÀTIVA	ZARAGOZA PORTILLO	ZUMARRAGA



TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 5

A CUQUEIRA	AGONCILLO	AGURAIN/SALVATIERRA DE ÁLAVA	ALCOLEA DE CÓRDOBA	ALHAMA DE ARAGÓN	ALMAZÁN VILLA	ALMORCHÓN
A FRIELA-MASIDE	AGRES	ALAGÓN	ALCOVER	ALJUCÉN	ALMENARA	ALMURADIEL-VISO DEL MARQUÉS
A POBRA DO BROLLÓN	AGUILAR DE CAMPOO	ALAR DEL REY	ALDEALENGUA	ALMADENEJOS-ALMADÉN	ALMENDRALEJO	ALTSASU-PUEBLO
A RÚA-PETÍN	AGUILAR DE SEGARRA	ALBAIDA	ALEGRÍA-DULANTZI	ALMAGRO	ALMONASTER-CORTEGANA	AMUSCO
ABEJERA	AGULLENT	ALCANADRE	ALFARO	ALMARGEN-CAÑETE LA REAL	ALMORAIMA	ANGLESOLA

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 5 (continuació)

ANZÁNIGO	AS NEVES	BARRIENTOS	BOÑAR	CADAVEDO	CAMP-REDÓ	CASSETAS
APALLA	ASCÓ	BASURTO HOSPITAL	BORDILS-JUIÀ	CALAF	CAÑADA DEL HOYO	CASTELLNOU DE SEANA
ARAHAL	ASTORGA	BECERRIL	BORGONYÀ	CALAMOCHA	CANAVAL	CASTIELLO-PUEBLO
ARAIÀ	ATECA	BEIFAR	BRAÑUELAS	CALAMONTE	CAÑAVERAL	CASTILLEJO DEL ROMERAL
ARAÑALES DE MUEL	AYERBE	BELL-LLOC D'URGELL	BRAZATORTAS-VEREDAS	CALAÑAS	CANERO	CASTILLEJO-AÑOVER
ARANGUREN	BAAMONDE	BELLPUIG	BRIVIESCA	CALATORAO	CANFRANC	CASTREJÓN DE LA PEÑA
ARANGUREN-APEADERO	BABILAFUENTE	BELMONTE	BUBIERCA	CALDEARENAS-AQUILUÉ	CANGAS DE FOZ	CASTROPOL
ARBO	BADULES	BELMONTE DE PRÍA	BUFALÍ	CALDELAS	CANTALAPIEDRA	CASTUERA
ARCHENA-FORTUNA	BAIDES	BEMBIBRE	BURELA	CAMANGO	CAPÇANES	CAUDETE
ARCOS DE JALÓN	BALLOTA	BENACAZÓN	BUSDONGO	CAMARLES-DELTEBRE	CARANCOS	CAUDIEL
AREAS	BALMASEDA	BENALÚA DE GUADIX	CABANAS	CAMBRE	CARBAJALES DE ALBA	CAZALLA-CONSTANTINA
ARGUISUELAS	BALMORI	BENAOJÁN-MONTEJAQUE	CABAÑAS DE ALISTE	CAMINREAL-FUENTES CLARAS	CARBONERAS DE GUADAZAÓN	CECEBRE
ARIJA	BARALLOBRE	BENIGÀNIM	CABAÑAS DE EBRO	CAMPANARIO	CARDEÑOSA DE ÁVILA	CECEDA
ARIZA	BARBANTES	BERANGA	CABAÑAS DE VIRTUS	CAMPDEVÀNOL	CARIÑENA	CELLA
ARLA BERRÓN	BÁRCENA	BERCEDO-MONTIJA	CABEZA DEL BUEY	CAMPILLO	CARRASCOSA DE HENARES	CELORIO
ARRIATE	BARCIA	BETANZOS-CIDADE	CABEZÓN DE LA SAL	CAMPILLOS	CARRIÓN DE LOS CÉSPEDES	CELRÀ
ARRIONDAS	BARRA DE MIÑO	BETANZOS-INFESTA	CABEZÓN DEL PISUERGA	CAMPO DE CRIPTANA	CARTAVIO	CERCEDA-MEIRAMA
ARROYO DE MALPARTIDA	BARRACAS	BIDUEIROS	CABRA DEL SANTO CRISTO Y ALICÚN	CAMPOMANES	CASAS DE MILLÁN	CERDIDO
ARTZENTALES	BARREIROS	BINÉFAR	CADAGUA	CAMPORROBLES	CASATEJADA	CEREZAL DE LA GUZPEÑA

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 5 (continuació)

CESANTES	CUDILLERO	EL TAMUJOSO	FERRERUELA DE TÁBARA	GIBAJA	HERAS	LA CARRERA DE SIERO
CESURAS	CUENCABUENA	ELS GUIAMETS	FILGUEIRA	GIBRALEÓN	HERRADÓN-LA CAÑADA	LA ERCINA
CETINA	CUEVAS	ELVIÑA-UNIVERSIDADE	FIÑANA	GOLMÉS	HERRERA DEL PISUERGA	LA ESPINA
XILXES	CUEVAS DE VELASCO	EMBED DE JALÓN	FLIX	GOMECELLO	HOZ DE ANERO	LA FARGA DE BEBIÉ
CHILLARÓN	CUMBRES MAYORES	ENCINACORBA	FOLGUEIRO	GRADO	HUETE	LA FLORESTA
CICERO	CURTIS	ENTRAMBARRÍAS	FONCIELLO	GRAJAL	HUMANES DE MOHERNANDO	LA GINETA
CIEZA	DAIMIEL	ÉPILA	FORNELLS DE LA SELVA	GRAÑÉN	INFIESTO	LA GRANJA
CILLAMAYOR	DON BENITO	ERUSTES	FOZ	GRIJOTA	INFIESTO-APEADERO	LA LLAMA DE LA GUZPEÑA
CINCO CASAS	DOSANTE CIADAD	ESCACENA	FREGENAL DE LA SIERRA	GRISÉN	IZNALLOZ	LA MAGDALENA
CISNEROS	DUEÑAS	ESPASANTE	FRESNO EL VIEJO	GUADALCANAL	JABUGO-GALAROZA	LA MOLINA
CISTIERNA	DUESAIGÜES-L'ARGENTERA	ESPELÚY	FRIEIRA	GUADALMEZ-LOS PEDROCHES	JACA	LA PLANA-PICAMOIXONS
COCENTAINA	EL BARCENAL	ESPINOSA DE HENARES	FRÓMISTA	GUADIANA	JADRAQUE	LA POBLA DEL DUC
COLERA	EL BURGO RANERO	ESPINOSA DE LOS MONTEROS	FUENTE DEL ARCO	GUALBA	JÉRICA-VIVER	LA POLA DE GORDÓN
COLLOTO	EL CARPIO	ESPINOSA DE VILLAGONZALO	FUENTE SANTA DE NAVA	GUARDO	JIMENA DE LA FRONTERA	LA PUEBLA DE ARGANZÓN
COLOMBRES	EL CARRIÓN	ESTEIRO	FUENTES	GUARDO-APEADERO	JIMERA DE LÍBAR	LA PUEBLA DE HÍJAR
CORCOS-AGUILAREJO	EL COBUJÓN	ETXARRI ARANATZ	FUENTES DE EBRO	GUAREÑA	JÓDAR-ÚBEDA	LA RIBA
CORTES DE LA FRONTERA	EL ESPINAR	FABARA	GÁDOR	GUDILLOS	JUNEDA	LA ROBLA
CORTES DE NAVARRA	EL HIGUERÓN	FAÍÓ-LA POBLA DE MASSALUCA	GAMA	GUILLAREI	KARRANTZA	LA SELVA DEL CAMP
COVAS	EL PEDROSO DE LA ARMUÑA	FAZOURO	GARROVILLA-LAS VEGAS	GUIMORCONDO	LA ALAMEDILLA	LA VECILLA
COVAS DE VIVEIRO	EL PIMPOLLAR	FÉCULAS-NAVARRA	GAUCÍN	GUITIRIZ	LA ARGANOSA-LAVAPIÉS	LA ZAIDA-SÁSTAGO
CRESPOS	EL PITO PIÑERA	FERRERÍAS	GENOVÉS	HARO	LA ASUNCIÓN UNIVERSIDAD	LABACENGOS
CUBILLAS DE SANTA MARTA	EL ROMERAL	FERRERUELA	GÉRGAL	HELLÍN	LA CARIDAD	LAGO

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 5 (continuació)

LALÍN	LLERENA	MARRÓN	MONTEFURADO	NIEBLA-PUERTA DEL BUEY	ORDES	PEDROSA
LAMAS	LLOVIO	MARZÁN	MONTES CLAROS	NISTAL	OREJO	PEDROSO
LAS CABEZAS DE SAN JUAN	LOIBA	MATALLANA	MONTIJO	NOBLEJAS	OROPESA DE TOLEDO	PEDROSO DE NARÓN
LAS CALDAS DE BESAYA	LONGARES	MATAPORQUERA	MONTIJO-EL MOLINO	NOIS	ORTIGOSA DEL MONTE	PEÑAFLORE
LAS CAMPAS	LOS ÁNGELES DE SAN RAFAEL	MATAPOZUELOS	MONZÓN DE CAMPOS	NONASPE	ORTIGUEIRA	PEÑAFLORE DE GRADO
LAS CAMPAS DE CASTROPOL	LOS BARRIOS	MATILLAS	MORA DE RUBIELOS	NOVELDA-ASPE	OS CASTROS	PENDUELES
LAS CUEVAS	LOS CARABEOS	MAVE	MORATA DE JALÓN	NOVELLANA	OS PEARES	PERBES
LAS MAZAS	LOS CORRALES DE BUELNA	MEDAL	MOREDA	NUEVA	OSEBE	PERLÍO
LAS MELLIZAS	LOS MILANOS	MEDINACELI	MORÉS	NULLES-BRÀFIM	OSORNO	PESUÉS
LAS ROZAS DE VALDEARROYO	LOS SANTOS DE MAIMONA	MENGÍBAR-ARTICHUELA	MORISCOS	O ALTO DO CASTIÑEIRO	OTERO-HERREROS	PIÑA
LECHAGO	LOZA	MERCADILLO-VILLASANA	MOSENDE	O BARCO DE VALDEORRAS	OTUR	PIÑEIRÓS
LES BORGES BLANQUES	LUARCA	MERES	MUROS DE NALÓN	O BARQUEIRO	OZA DOS RÍOS	PIÑERA-VILLAORIL
LES BORGES DEL CAMP	LUCENI	MIMETIZ	NANCLARES-LANGRAIZ	O BURGO-SANTIAGO	OZANES	PIÑOÍ
L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ	MADEIRO	MINAYA	NARROS DEL CASTILLO	O IRIXO	PADRÓN BARBANZA	PINTUELES
LIERES	MAGAZ	MIÑO	NAVA	O PONTO	PALANQUINOS	PITIEGUA
LIMPIAS	MALIAÑO	MIRABEL	NAVA DEL REY	O PORRIÑO	PANCORBO	PLANOLES
LINAREJOS-PEDROSO	MANLLEU	MOECHE	NAVALPERAL	O VICEDO	PARACUELLOS-SABIÑÁN	PLASENCIA DE JALÓN
LINARES-CONGOSTINAS	MANZANOS	MONREAL DE ARIZA	NAVARRETE	OCAÑA	PAREDES DE NAVA	PLASENCIA DEL MONTE
LLAMES	MARÇÀ-FALSET	MONREAL DEL CAMPO	NAVAS DE RIOFRÍO-LA LOSA	OLITE/ERRIBERRI	PARGA	POLICLÍNICO
LLANES	MARCILLA DE NAVARRA	MONTABERNER	NAVIA	ONTÍGOLA	PEDRELO-CÉLTIGOS	PONTE MERA
LLANO	MARÍA DE HUERVA	MONTEARAGÓN	NEDA	ONTINYENT	PEDROLA	PONTECESURES

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 5 (continuació)

PONTEDEUME	QUINTANA DE LOS PRADOS	RIGLOS	SAN CLAUDIO	SANDICHE	SARRACÍN DE ALISTE	TARDELCUENDE
PONTEVEDRA-UNIVERSIDAD	QUINTANA DEL PUENTE	RIGLOS-CONCILIO	SAN CLODIO	SANT GABRIEL	SARRIÓN	TARDIENTA
POO	QUINTANA REDONDA	RINCÓN DE SOTO	SAN CLODIO-QUIROGA	SANT GUIM DE FREIXENET	SAX	TEIXEIRO
PORQUEROS	QUINTANA-RANEROS	RINLO	SAN COSME	SANT JORDI DESVALLS	SEBARES	TEMBLEQUE
PORTELA	QUINTANILLA DE LAS TORRES	RIUDECANYES-BOTARELL	SAN CRISTÓBAL	SANT MARTÍ SESGUEIOLES	SEDES	TERRER
POSADA	QUINTO	RIUDELLOTS	SAN FELIZ	SANT MIQUEL DE FLUVIÀ	SEGORBE-CIUDAD	TOCINA
POUSA-CRECENTE	RÁBADE	ROBREDO AHEDO	SAN JUAN DEL PUERTO	SANT QUIRZE DE BESORA-MONTESQUIU	SEGUERS-SANT PERE SALLAVINERA	TOL
POZALDEZ	RAJADELL	RODA DE BARÀ	SAN MARTÍN DE LUIÑA	SANTA CRUZ DE LA ZARZA	SELA	TORAL DE LOS VADOS
PRADELL	REDONDELA-AV	RODA DE MAR	SAN MIGUEL DE LAS DUEÑAS	SANTA CRUZ DE MUDELA	SENRA	TORAÑO
PRADO DE LA GUZPEÑA	REDONDELA-PICOTA	ROIZ	SAN MORALES	SANTA EULALIA DEL CAMPO	SETENIL	TORO
PRAVIA	REDONDO	RUBIELOS DE MORA	SAN PABLO	SANTA ICÍA	SOBRADELO	TORRALBA
PUEBLA DE SANABRIA	REINANTE	RUEDA DE JALÓN-LUMPIAQUE	SAN PEDRO DEL ARROYO	SANTA LUCÍA	SONCILLO	TORRE DEL BIERZO
PUEBLA DE VALVERDE	REINOSA	SABIÑÁN	SAN PEDRO DO SIL	SANTA MARÍA DE HUERTA	SORRIBA	TORREBLANCA
PUENTE AGÜERO	RIBADAVIA	SABIÑÁNIGO	SAN RAFAEL	SANTA MARÍA DE LA ALAMEDA-PEGUERINOS	SOTO DE DUEÑAS	TORRIJO DEL CAMPO
PUENTE ALMUHEY	RIBADEO	SAHAGÚN	SAN ROMÁN	SANTA MARÍA DE MERA	SOTO DE LUIÑA	TOSES
PUENTE DE LOS FIERROS	RIBADESELLA	SALILLAS DE JALÓN	SAN ROQUE DEL ACEBAL	SANTA MARÍA Y LA PEÑA	SOTO UDRIÓN	TRASLAVIÑA
PUERTO ESCANDÓN	RIBAFORADA	SALINAS DE PISUERGA	SAN ROQUE-LA LÍNEA	SANTA MARINA	SOTOSCUEVA	TRECEÑO
PUIGVERD DE LLEIDA-ARTESA DE LLEIDA	RIBA-ROJA D'EBRE	SALOMÓ	SAN SADURNIÑO	SANTAS MARTAS	TABLADA	TRETO
PURROY	RIBES DE FRESER	SALVATERRA	SAN VICENTE DE ALCÁNTARA	SANTIBÁÑEZ DE LA PEÑA	TABLIZO	TRUBIA
QUEREÑO	RICLA-LA ALMUNIA	SAMPER	SAN VICENTE DE LA BARQUERA	SANTO ESTEVO DO SIL	TAPIA	TUI
QUERO	RIELLS I VIABREA-BREDA	SAN CIBRAO	SAN XOÁN	SARIÑENA	TARANCÓN	UDALLA

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 5 (continuació)

UHARTE-ARAKIL	VALDELAMUSA	VEGUELLINA	VILLADEPALOS	VILLANUEVA DE LA SERENA	VILLVERDE DE PONTONES	XUANCES
UJO	VALDESTILLAS	VIANA	VILLADOZ	VILLANUEVA DEL RÍO-MINAS	VILLVERDE DE TRUCIOS	XUVIA
ULLDECONA-ALCANAR-LA SÈNIA	VALDETORRES	VIDIAGO	VILLAFRANCA DE LOS BARROS	VILLAPEDRE	VILLVERDE TARILONTE	YÉMEDA-CARDENETE
UNGO NAVA	VALDREDO	VILABELLA	VILLAFRANCA DE NAVARRA	VILLAQUIRÁN	VÍLLORA	YUNQUERA DE HENARES
UNIVERSIDAD DE ALICANTE	VALENCIA DE ALCÁNTARA	VILAJUÍGA	VILLAFRANCA DEL CAMPO	VILLAR DE GALLIMAZO	VIMBODÍ I POBLET	ZAFRA
UNQUERA	VALLADOLID UNIVERSIDAD	VILAMARTÍN DE VALDEORRAS	VILLAHERMOSA	VILLARRASA	VINAIXA	ZAFRA FERIA
URTX-ALP	VALLE DE LAS CASAS	VILAVEDELLE	VILLAHORMES	VILLARREAL DE HUERVA	VIRXE DO MAR	ZARAMILLO
UXES	VALLOBÍN	VILAVERD	VILLAMANÍN	VILLARRUBIA DE CÓRDOBA	VIVEIRO	ZORROTZA-ZORROZGOITI
VADO-CERVERA	VEGA DE ANZO	VILCHES	VILLAMAYOR	VILLARRUBIA DE SANTIAGO	VIVEIRO-APEADERO	
VAL DE PILAS	VEGADEO PUEBLO	VILLADA	VILLANÚA-LETRANZ	VILLASEQUILLA	XOVE	
VALCUENDE	VEGA-MAGAZ	VILLADEMAR	VILLANUEVA DE GÁLLEGO	VILLAVANTE	XOVE-POBO	



TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 6

ABAROA-SAN MIGUEL	ALGIMIA CIUDAD	ARRIGORRIAGA	BENALMÁDENA-ARROYO DE LA MIEL	CANCIENES	CECEÑAS	CUATRO VIENTOS
ABLAÑA	ALJAIMA	ARTXUBE	BENDICIÓN	CANDÁS	CENTELLES	CURUXONA
ABOÑO APEADERO	ALMENDRICOS	ASAMBLEA DE MADRID-ENTREVÍAS	BENIFAIÓ	CANDÁS-APEADERO	CENTRO DE TRANSPORTES	DELICIAS
ABREVADERO	ALPEDRETE	ATEGORRIETA	BEZANA	CANET DE MAR	CERDANYOLA UNIVERSITAT	DESERTU-BARAKALDO
ACES	ALTAMIRA	AUTONOMÍA	BIDEBIETA-BASAURI	CANTAELGALLO	CHESTE	DOCE DE OCTUBRE
ADARZO	ALUCHE	AVIADOS	BLANES	CANTILLANA	CHIVA	EL BARRIAL-CENTRO COMERCIAL POZUELO
AEROPORT	ALUMBRES	AVILÉS-APEADERO	BLIMEA	CARBAYÍN	CIAÑO	EL CALEYO
AEROPUERTO	ALZIRA	AZUQUECA	BOO	CARCAIXENT	CIAÑO-ESCOBIO	EL CÁÑAMO
AEROPUERTO T4	AMETZOLA	BADALONA	BOO DE PIÉLAGOS	CARDEDEU	CIEMPOZUELOS	EL CASAR
AGUDA	AMURRIO	BAIÑA	BRENES	CARROCERA	CIRCUIT RICARDO TORMO	EL ENTREGO
ÁGUILAS EL LABRADORICO	AMURRIO IPARRALDE	BAKIOLA	BRINKOLA	CARTAGENA-PLAZA BASTARRECHE	COLEGIO	EL ENTREGO-LA OSCURA
ALCALÁ DE HENARES UNIVERSIDAD	ANDOAIN	BALENYÀ-ELS HOSTALET	BUÑOL	CÁRTAMA	COLLADO MEDIANO	EL ESTRECHO
ALCANTARILLA LOS ROMANOS	ANOETA	BALENYÀ-TONA-SEVA	CABAÑAQUINTA	CARTUJA	COLLANZO	EL GOLOSO
ALCOBENDAS-SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES	ARAKALDO	BARREDA	CABORANA	CARVAJAL	COLMENAR VIEJO	EL MASNOU
ALCOLEA DEL RÍO	ARAVACA	BARREDOS	CABRERA DE MAR-VILASSAR DE MAR	CASAR DE PERIEDO	CORIGOS	EL PAPIOL
ALCORCÓN	ARBIDE	BARRILLOS	CALDES D'ESTRAC	CASTELLBELL I EL VILAR-MONISTROL DE MONTSERRAT	CORNELLÀ	EL PARADOR
ALDAIA	ARENAS DE IGUÑA	BARRIO DE LAS OLLAS	CALELLA	CASTELLBISBAL	CORTADURA	EL PINILLO
ALEGIA	ARENYS DE MAR	BARROS	CAMAS	CATARROJA	COSLADA	EL POZO
ALFAFAR-BENETÚSSER	ARETA	BASAURI	CAMPANILLAS	CAUDALIA	CREVILLEN	EL PRAT DE LLOBREGAT
ALGEMESÍ	ARRANKUDIAGA	BELLVITGE-GORNAL	CAMPOHERMOSO	CAZOÑA	CRISTALERÍA	EL REBOLLAR

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 6 (continuació)

EL REMEDIO	GETAFE CENTRO	ITSASONDO	LA IBERIA	L'ARBOÇ	LIÉRGANES	LUGO DE LLANERA
EL ROMANÍ	GETAFE INDUSTRIAL	JARAVÍA	LA LLAGOSTA	LAS ÁGUILAS	LLANO DEL BEAL	LUGONES
EL VENDRELL	GETAFE SECTOR 3	JARDINES DE HÉRCULES	LA LLOSA	LAS ALETAS	LLARANES	LUIAONDO
ELS MONJOS	GILET	KASTREXANA	LA LOSILLA	LAS FRAGUAS	LLINARS DEL VALLÈS	LUTXANA-BARAKALDO
EMBAJADORES	GOLBARDO	LA CALZADA	LA MATA DE LA RIBA	LAS MARGARITAS	LOIOLA	MADRID-NUEVOS MINISTERIOS
ESTADIO OLÍMPICO	GORNAZO	LA CANTÁBRICA	LA PEÑA DE BILBAO	LAS MATAS	LOMBERA	MADRID-RECOLETOS
ESTIVELLA-ALBALAT DELS TARONGERS	GRANOLLERS-CANOVELLES	LA CAVADA	LA PEREDA-RIOSÀ	LAS RETAMAS	LORCA-SAN DIEGO	MAESTRA JUSTA FREIRE-POLIDEPORTIVO ALUCHE
FERROÑES	GROS	LA COBERTORIA	LA POBLA LLARGA	LAS ROZAS	LORIGUILLA-REVA	MAJADAHONDA
FIGAREDO	GUADAJOZ	LA COLINA	LA QUADRA	LAS SEGADAS	LOS ÁLAMOS	MÁLAGA-CENTRO ALAMEDA
FIGARÓ	GUADALHORCE	LA DEvesa	LA RAYA	LAS ZORRERAS-NAVALQUEJIGO	LOS BOLICHES	MALGRAT DE MAR
FUENCARRAL	GUARNIZO	LA ESPERANZA	LA RINCONADA	LAVERN-SUBIRATS	LOS CABOS	MANZANEDA
FUENGIROLA	GUDÍN LAMINACIÓN	LA FELGUERA	LA ROCICA	LAVIANA	LOS CAMPOS	MAR
FUENTE DE LA MORA	GÜEÑES	LA FELGUERA-VEGA	LA SERNA-FUENLABRADA	LEGORRETA	LOS CORROS	MARTORELL CENTRAL
GALAPAGAR-LA NAVATA	HERNANI	LA FLORIDA	LA UNIÓN	L'ÈNOVA-MANUEL	LOS COTOS	MARTUTENE
GALINDO	HERRERA	LA FRECHA	LA UNIÓN VIEJA	LES FRANQUESES DEL VALLÈS	LOS MOLINOS-GUADARRAMA	MASSALFASSAR
GALLARTA	HOSPITAL	LA GARENA	LA VALCUEVA	LES FRANQUESES-GRANOLLERS NORD	LOS NEGRALES	MASSANASSA
GANZO	IBARRA	LA GARRIGA	LAGUNA	LES VALLS	LOS NIETOS	MATARÓ
GARRAF	IKAZTEGIETA	LA GRANADA	L'ALCÚDIA DE Crespins	LEVINCO	LOS NIETOS-PESCADERÍA	MATUECA
GARRAFE	IÑARRATXU	LA HERRERA	LAMBARRI	LEZO-RENTERÍA	LOS NIETOS-VIEJOS	MECO
GELIDA	INTXAURRONDO	LA HOYA	LANTUENO-SANTIURDE	LIBRILLA	LOS PRADOS	MEDIA LEGUA

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 6 (continuació)

MÉNDEZ ÁLVARO	MOREDA DE ALLER	OTERO	PINEDA DE MAR	RAÍCES	SAN ESTEBAN	SANT JOAN DESPÍ
MÉNDEZ ÁLVARO	MORTERA	OYANCO	PIÑERES	RAMÓN Y CAJAL	SAN FERNANDO DE HENARES	SANT MARTÍ DE CENTELLES
MIERES VASCO	MÓSTOLES	PADRE PÍO-PALMETE	PINTO	REGUERAL	SAN FERNANDO-CENTRO	SANT MIQUEL DE GONTERES
MIRASIERRA-PACO DE LUCÍA	MÓSTOLES-EL SOTO	PALACIO DE CONGRESOS	PINZALES	REQUEJADA	SAN JERÓNIMO	SANT POL DE MAR
MIRIBILLA	MURIEDAS-BAHÍA	PALAUTORDERA	PIRÁMIDES	REQUENA	SAN JOSÉ DE VALDERAS	SANT SADURNÍ D'ANOIA
MOGRO	MUSKIZ	PALAZUELO	PITIS	RIBERAS	SAN JUAN DE NIEVA	SANTA ÁGUEDA
MOIXENT	NAREDO	PARBAYÓN	PIZARRA	RÍO EBRO	SAN MAMÉS	SANTA ANA-SOTO
MOLINS DE REI	NAVAJAS	PARDAVÉ	PLATJA DE CASTELLDEFELS	ROBLES	SAN MARTÍN	SANTA CRUZ
MOLLEDO-PORTOLÍN	NOREÑA	PARETS DEL VALLÈS	PLATJA I GRAU DE GANDIA	ROCA-CÚPER	SAN PEDRO DE RUDAGÜERA	SANTA CRUZ DE IGUÑA
MOLLET-SANT FOST	NUBLEDO	PARLA	PLAZA MAYOR	RUBÍ CAN VALLHONRAT	SAN PEDRO NORA	SANTA CRUZ DE LLODIO
MOLLET-SANTA ROSA	NUEVA MONTAÑA	PARQUE POLVORANCA	PORTUGALETE	SAGRADA FAMILIA	SAN RANÓN	SANTA EUGENIA
MONCOFA	OCATA	PASAIA	POZUELO	SALBIO	SAN SALVADOR	SANTA EULALIA DE MANZANEDA
MONTCADA I REIXAC	OLABEAGA	PEDRÚN	PREMIÀ DE MAR	SALINAS	SAN SEVERIANO	SANTA ISABEL DE QUIJAS
MONTCADA-RIPOLLET	OLLARGAN	PEÑA RUBIA	PUENTE ALCOCER	SALTERAS	SAN VICENTE	SANTA MARÍA DE GRADO
MONTEANA	OLLONIEGO	PEÑAULLÁN	PUENTE BURACOS	SAMA	SAN YAGO	SANTA PERPÈTUA DE MOGODA LA FLORIDA
MONTEMAR ALTO	ONTORIA	PEÑOTA	PUERTO DE NAVACERRADA	SAMA-LOS LLERONES	SANLÚCAR LA MAYOR	SANTA PERPÈTUA DE MOGODA RIERA DE CALDES
MONTESA	ORCASITAS	PERLORA	PUERTO LUMBRERAS	SAN ANTONIO	SANT ADRIÀ DE BESÒS	SANTA SUSANNA
MONTGAT	ORDUÑA	PESQUERA	PUJAYO	SAN ANTONIO DE REQUENA	SANT ANDREU DE LLAVANERES	SANTIAGO DEL MONTE
MONTGAT-NORD	ORMÁIZTEGUI	PIEDRAS BLANCAS	PULPÍ	SAN CRISTÓBAL DE LOS ÁNGELES	SANT CUGAT COLL FAVÀ	SANTIANES
MONTMELÓ	ORTUELLA	PINAR DE LAS ROZAS	PUTXETA	SAN CRISTÓBAL INDUSTRIAL	SANT FELIU DE LLOBREGAT	SANTULLANO

TAULA CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONES (EN VIGOR DES DE L'01/01/2025)

CATEGORIA 6 (continuació)

SANTURTZI	SOTO DEL HENARES	TREMAÑES-CARREÑO	VACARISSES-TORREBLANCA	VENTA MINA-SIETE AGUAS	VILLALLANA	YUGUEROS
SEGORBE-ARRABAL	SOTRONDIO	TREMAÑES-LANGREO	VALDEBEBAS	VENTAS DE IRÚN	VILLANUEVA DEL ARISCAL Y OLIVARES	ZABALBURU
SERÍN	SUECA	TRES CANTOS	VALDELAGRANA	VERIÑA	VILLAQUILAMBRE	ZANZABORNÍN
SESTAO	TAVERNES DE LA VALLDIGNA	TUDELA-VEGUÍN	VALDELASFUENTES	VIC	VILLASINTA	ZARZAQUEMADA
SIERRA MINERA	TOLOSA-CENTRO	TUILLA	VALDEMORO	VICÁLVARO	VILLAVERDE ALTO	ZORROTZA
SIERRAPANDO	TORDERA	UGAO-MIRABALLES	VALDEPIÉLAGO	VICTORIA KENT	VILLAVERDE BAJO	ZURITA
SIETE AGUAS	TORREBLANCA DEL SOL	UJO TARUELO	VALDERILLA	VIÉRNOLES	VIOÑO	
SOL	TORREJÓN DE ARDOZ	UNIVERSIDAD DE CÁDIZ	VALDESOTO	VILADECAVALLS	VIRGEN DE LA PEÑA	
SOLARES	TORRELLANO	UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE COMILLAS	VALÈNCIA SANT ISIDRE	VILAFRANCA DEL Penedès	VISTA ALEGRE	
SOLLANA	TORRELODONES	UNIVERSIDAD-CANTOBLANCO	VALENCINA-SANTIPONCE	VILASSAR DE MAR	XERACO	
SONEJA	TORREMOLINOS	URIESTE	VALLADA	VILLA ROMANA	XIRIVELLA-ALQUERIES	
SOTIELLO	TORREMUELLE	URNIETA	VALLE DE TRÁPAGA/ TRAPAGARAN	VILLABONA DE ASTURIAS	XIRIVELLA-L'ALTER	
SOTO DE REY	TRÁPAGA	UTIEL	VALLECAS	VILLABONA TABLADIELLO	XIVARES	
SOTO DEL BARCO	TRASONA	VACARISSES	VEGARROZADAS	VILLEGRE	XIXÚN	

TAULA PRESTACIONS MÍNIMES PER LA UTILITZACIÓ DE LES ESTACIONS DE VIATGERS

L'administrador d'infraestructures ferroviàries publicarà anualment a la DR les Prestacions Mínimes segons categoria d'estació de viatgers.

A continuació, s'inclou la matriu de serveis per categoria d'estació; aquesta matriu fa una prestació de serveis comuns a totes les estacions d'una mateixa categoria. Algunes estacions d'una categoria poden tenir serveis de categoria superior.

SERVEIS	CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5	CATEGORIA 6	OBSERVACIONS
Protecció civil	Mitjans de protecció d'acord amb la normativa, el pla d'autoprotecció o el pla d'emergència.	Mitjans de protecció d'acord amb la normativa, el pla d'autoprotecció o el pla d'emergència.	Mitjans de protecció d'acord amb la normativa, el pla d'autoprotecció o el pla d'emergència.	Mitjans de protecció d'acord amb la normativa, el pla d'emergència o les mesures d'emergència	Mesures de protecció d'acord amb la normativa. Mesures de seguretat	Mitjans de protecció d'acord amb la normativa, el pla d'emergència o les mesures d'emergència	
Accessibilitat	Segons la normativa	Segons la normativa	Segons la normativa	Segons la normativa	Segons la normativa	Segons la normativa	
Il·luminació	En accessos, a les andanes, en àrees obertes de l'edifici de viatgers.	En accessos, a les andanes, en àrees obertes de l'edifici de viatgers.	En accessos, a les andanes, en àrees obertes de l'edifici de viatgers.	En accessos, a les andanes, en àrees obertes de l'edifici de viatgers.	A les andanes, en àrees públiques obertes	En accessos, a les andanes, en àrees públiques obertes	En horari comercial d'obertura de l'estació.
Senyalització	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	D'identificació andanes	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	Inclou a més identificació de l'estació a totes les categories.
Mobiliari per a clients	Bancs, papereres	Bancs, papereres	Bancs, papereres	Bancs, papereres	-	Bancs, papereres	
Informació sobre Horaris de trens	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil"	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	S.I.V.=Sistema d'informació al viatger, inclou monitors i/o teleindicadors
Protecció contra inclemències climatològiques	Vestíbul i marquesina	Vestíbul i marquesina	Vestíbul i marquesina	Marquesina o refugi	-	Marquesina o refugi	
Cronometria	A andanes i vestíbul	A andanes i vestíbul	A andanes i vestíbul	En andanes	-	En andanes	
Informació sobre trens a circulació	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil"	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	S.I.V.=Sistema d'informació al viatger, inclou monitors i/o teleindicadors
Informació sobre l'estació	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia, punts interactius	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia	-	App "Adif al teu mòbil", vitrines	
Atenció a clients	Reclamacions, queixes i suggeriments a web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a web "www.adif.es"	

SERVEIS	CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5	CATEGORIA 6	OBSERVACIONS
Bany	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	-	-	-	Els lavabos públics gratuïts en zona restringida d'accés a viatgers poden coexistir amb lavabos de pagament en zones públiques de lliure accés.
Àrees d'espera	Espai condicionat al vestíbul i/o sala d'embarcament	Espai condicionat al vestíbul	Espai condicionat al vestíbul	-	-	-	Sala d'embarcament inclou control d'accesos, mobiliari i equips d'informació per millora de confort.
Climatització	Àrees al vestíbul amb calefacció i refrigeració	Àrees al vestíbul amb calefacció i refrigeració	-	-	-	-	Nivells de consigna de conformitat amb la normativa d'eficiència energètica.
Mitjans de transport vertical	Ascensors, escales o rampes mecàniques	Ascensors, escales o rampes mecàniques	-	-	-	-	Arriba exclusivament a estacions amb diferents nivells d'alçada.
Intermodalitat	Espais reservats bus, taxis, altres mitjans de transport, pujada/baixada clients	Espais reservats bus, taxis, altres mitjans de transport, pujada/baixada clients	Espais reservats bus, taxis, pujada/baixada clients	Espais reservats bus, taxis, pujada/baixada clients	-	-	En categories 1 i 2 es disposa d'aparcament de pagament. En estacions intermodals inclou àrees d'intercanvi amb altres formes de transport
Altres equipaments	Carros portaequipatges	-	-	-	-	-	

Per a una repercussió de costos més precisa, es tindran en compte els tipus de trens i els tipus de parades i si es realitzen fora de l'horari d'obertura de les instal·lacions. Els trens i viatgers es classificaran, per als efectes de la Modalitat regulada a l'article 7 del Reglament de determinació de cànon ferroviaris, de la manera següent::

Taula Tipus de Tren a efectes de Cànon Estacions de Viatgers (Modalitat A.)	
Tipus	CARACTERÍSTIQUES
Llarga distància	Trens amb trajecte origen-destí superior o igual a 300 quilòmetres S'inclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància amb recorregut inferior a 300 quilòmetres.
Interurbans	Trens amb trajecte origen-destí inferiors a 300 quilòmetres que almenys parteix del recorregut discorre fora d'un nucli de rodalies. Se n'exclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància.
Urbans o suburbans	Trens el recorregut dels quals discorre íntegrament dins un nucli de rodalies.

7.3.2.5. REQUISITS GENERALS I CONDICIONS D'ACCÉS

Condicions d'accés a les estacions

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot establir condicions d'accés particulars a les estacions de viatgers per raons de seguretat o de salut que suposin l'establiment de mesures de control per garantir-hi la permanència de clients i usuaris.

Condicions d'accés a les instal·lacions i als serveis

- Tenen dret a presentar sol·licituds de capacitat les EE.FF. que compleixin els requisits establerts reglamentàriament. En el cas dels serveis ferroviaris connexos es considera a més com a requisit que els trens que operen efectuïn parada comercial de viatgers a l'estació per a la qual sol·licita l'accés a les instal·lacions i a aquests serveis.
- Les EE.FF. han de subministrar la informació comercial de les seves circulacions a través d'un servei de missatgeria normalitzada segons l'esquema sistematitzat que publicarà l'administrador d'infraestructures a la DR. És d'especial interès que les EE.FF. informin l'administrador d'infraestructures sobre la programació dels trens d'alta capacitat i d'ocupació. Es tracta de trens amb més de 800 places ofertes i més de 800 viatgers. No cal conèixer el nombre concret de viatgers, sinó la programació de trens d'aquestes característiques per tal de poder millorar la coordinació i la prioritització de les operacions amb les EE.FF. a les estacions.
- Les EE.FF. o tercers són responsables davant l'administrador d'infraestructures ferroviàries dels danys i perjudicis que hi causin, tant en persones com en coses, així com a les seves instal·lacions, maquinària, infraestructura ferroviària, etc. En aquest sentit, les EE.FF. han de complir els procediments establerts amb relació al seguiment d'activitats en estacions de viatgers.
- Totes les comunicacions en matèria de sol·licitud de serveis es faran en castellà.
- En els consums de subministraments cal tenir en compte les bones pràctiques ambientals i fomentar l'estalvi de recursos naturals.

Si les EE.FF. necessiten obtenir més informació sobre el detall de la prestació dels serveis o les ubicacions d'espais disponibles a les estacions, es poden adreçar a la Direcció d'Estacions de Viatgers.

Zones d'accés restringit a l'interior (sala d'embarcament i andanes).

En algunes estacions de viatgers s'han disposat zones d'accés restringit previ a l'embarcament dels trens, per la qual cosa es requereix un control previ als clients que vulguin accedir-hi. El temps d'antelació amb què es pot accedir a aquestes zones es comunicarà amb antelació a les empreses ferroviàries per tal que n'informin els clients.

Abans d'accedir als trens, les empreses ferroviàries poden fer un control de verificació de les condicions comercials amb què viatgen els clients (check in). A aquest efecte, quan sigui possible, les empreses ferroviàries poden fer ús dels punts de control d'accés adjacents per tal d'agilitzar les operacions d'embarcament al tren, sempre que no interfereixin amb les operacions d'una altra empresa ferroviària, i han de comptar amb l'autorització de l'administrador d'infraestructures.

Així mateix, poden fer servir elements de suport de la seva propietat per a la millor realització de les operacions (banderoles, orientadors de fluxos, etc.). En cap cas, aquests elements de suport poden incorporar publicitat sobre els productes o els serveis oferts per les EE.FF.

S'estableix un temps màxim de 30 minuts perquè les EE.FF. puguin fer la verificació de les condicions comercials amb què viatgen els clients.

El control previ d'accés a aquestes zones requereix la normalització de la informació bàsica present als títols de transport.

La tasca encomanada a l'administrador d'infraestructures d'assegurar la seguretat a les estacions en un context de multioperador fa necessària la normalització en la informació que contenen els títols de transport dels diferents operadors que presten serveis de transport de viatgers.

Aquesta homogeneïtzació facilita el control dels accessos a les sales d'embarcament i les andanes en el moment de l'accés als trens, validant que el títol de transport presentat reuneix unes garanties mínimes per permetre l'accés a les andanes.

La informació que ha de mostrar obligatòriament cada bitllet ha d'estar codificada mitjançant la utilització dels codis tipus AZTEC.

La informació que l'administrador ha de fer servir per identificar un bitllet en el moment de fer el control previ d'accés ha de ser la següent:

ORDRE	CAMPS DEL CODI AZTEC	POSICIONS	OBSERVACIONS
1	Un número de control o seqüencial propi de cada empresa	13 posicions	
2	Empresa	5 posicions	
3	Número comercial del tren	5 posicions	
4	Data de viatge	10 posicions	dd/mm/yyyy
5	Hora de sortida del tren	5 posicions	hh:mm
6	Estació d'origen	7 posicions	En el cas de bitllets nacionals, els dos primers dígit han de ser 00
7	Estació de destinació	7 posicions	En el cas de bitllets nacionals, els dos primers dígit han de ser 00
8	Cotxe	3 posicions	Tren sense reserva ha d'estar sense emplenament
9	Seient	3 posicions	Tren sense reserva ha d'estar sense emplenament
10	Bitllet combinat	2 posicions	En aquest cas s'ha de completar amb 00
11	Estació intermèdia el bitllet combinat	7 posicions	En el cas de bitllets nacionals els dos primers dígit han de ser 00
12	Reservat a l'administrador d'infraestructures	33 posicions	En aquest cas es completaran amb 00
13	Espai a utilitzar pels operadors de forma discrecional (*)	316 posicions	
14	Firma SHA1withDSA (**)	100 posicions	Signatura dels camps anteriors (1 al 13) amb l'algorisme SHA1withDSA

El codi AZTEC imprès als bitllets ha de tenir les característiques tècniques següents:

- Capes: 10
- Mida: 57x57 pixels
- Capacitat: 516 dígits 414 lletres 256 bytes

Les posicions inicials que no tinguin cap valor s'han de representar amb zeros per evitar confondre camps blancs amb nuls. Com a consideració prèvia, cal indicar que els camps de l'1 a l'11 són tots llegibles.

(*) Si l'operador ho necessita, pot fer servir l'espai lliure del camp 13.

(**) Al camp 14 s'ha d'incloure una signatura del contingut dels camps de l'1 al 13 per evitar que sigui manipulat, per a aquesta signatura es farà servir l'algorisme SHA1withDSA. Cada operador ha de disposar d'una clau privada utilitzada per signar i una altra de pública (coneguda per l'administrador d'infraestructures) que s'ha de fer servir per validar la signatura.

7.3.2.6. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

L'Adjudicació de capacitat en instal·lacions de servei (vies) gestionades o explotades per l'administrador d'infraestructures es descriu a l'apartat 7.3.1. Disposicions Comunes.

L'adjudicació de capacitat perquè les empreses ferroviàries puguin prestar determinats serveis als seus clients a les estacions de viatgers o perquè demani, en el cas que l'administrador d'infraestructures els presti, serveis a l'administrador, es recull en un procés específic.

PROCÉS PER A LES SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI I ALS SERVEIS VINCULATS O CONEXOS AL TRANSPORT FERROVIARI EN ESTACIONS DE VIATGERS

Aquest procediment és aplicable, amb caràcter general, als accessos a les instal·lacions i a tots aquells serveis vinculats al transport ferroviari de viatgers en estacions de viatgers.

1. DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS

1.1. TIPUS DE SOL·LICITUDS

PER NECESSITATS

De conformitat amb el Reglament d'Execució 2017/2177 de la Comissió de 22 de novembre de 2017, les sol·licituds es diferencien entre:

a) Accés a les instal·lacions de servei.

Són les que requereixen un espai perquè l'empresa ferroviària pugui fer el servei que ha previst a l'estació de viatgers.

b) Accés als serveis ferroviaris connexos.

Són aquelles en què l'administrador d'infraestructures, com a explotador del servei, el presta i l'empresa ferroviària els demana.

S'especificarà el tipus a què es correspon en cadascuna de les sol·licituds.

EN FUNCIÓ DE L'ÚS

Ateses les diferents característiques dels serveis, l'empresa ferroviària pot dur a terme diferents tipus de sol·licituds en funció de les característiques de cadascun dels serveis, utilitzant els models de sol·licitud inclosos a l' **Annex C**.

Al final d'aquest apartat es mostra una taula resum dels tipus de sol·licituds que es poden requerir sobre els serveis que, en tot cas, es desenvolupen en cada fitxa de servei recollida en aquest capítol.

Els tipus de sol·licituds que es poden fer són:

a) D'ús continuat

Són aquelles en què l'empresa ferroviària necessita un servei de forma continuada durant un període de temps que pot ser d'any(s).

Es diferencien al seu torn en:

DESCRIPCIÓ DE LA SOL·LICITUD DEL SERVEI CONTINUAT	TIPUS	PROCÉS COORDINAT
Plurianuals, durada màxima 10 anys	A1	Sí
Anual	A21	Sí
	A22	No

L'empresa ferroviària ha d'especificar, a la sol·licitud, quina durada vol per a cada servei, en funció de les que s'han previst a la fitxa de servei de cadascun..

b) D'ús puntual

Són aquelles en què l'empresa ferroviària requereix un servei de manera puntual durant un període de temps que pot ser de dies, hores o per tren. Es diferencien alhora en:

DESCRIPCIÓ DE LA SOL·LICITUD D'ÚS PUNTUAL	TIPUS	PROCÉS COORDINAT
Dies	B1	No
Hores	B2	No
Tren	B3	No

L'empresa ferroviària ha d'especificar, a la sol·licitud, quina durada vol per a cada servei, en funció de les que s'han previst a la fitxa de servei de cadascun..

1.2. CALENDARI DE SOL·LICITUDS

Dins el procés d'assignació de capacitat de sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, el compliment dels calendaris programats és essencial per garantir-ne la qualitat i permetre, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris, l'adjudicació a les diferents empreses ferroviàries presents en una estació, així com facilitar que, el conjunt, disposin dels espais necessaris, si és el cas, per prestar-los.

En tot cas, les sol·licituds poden estar:

a) Subjectes a calendari

SOL·LICITUDS	SOL·LICITUDS SUBJECTES A CALENDARI	TERMINI MÀXIM ⁽¹⁾
A1	Plurianuals, durada màxima 10 anys	Fins a 10 dies després de les dates previstes d'obertura de la finestra els dies 15 de gener, 15 d'abril, 15 de juliol i 15 d'octubre
A21	Anuals	

⁽¹⁾ Dies hàbils

b) No Subjectes a calendari

SOL·LICITUDS	SOL·LICITUDS NO SUBJECTES A CALENDARI
A22, B1, B2, B3	Almenys 48 hores abans de la necessitat
B1, B2, B3	Urgents



1.3. FASES DEL PROCÉS

El procés i la gestió i de sol·licituds és diferent segons si són sol·licituds subjectes a calendari (amb coordinació) o no (sense coordinació)

1.3.1. RECEPCIÓ I RESOLUCIÓ DE SOL·LICITUDS

a) Enviament i forma d'enviament de les sol·licituds

Sol·licituds subjectes a procés coordinat

Les sol·licituds subjectes a procés coordinat es remetràn, signades digitalment, en els models publicats a la DR per a cadascun dels serveis, i la sol·licitud es pot fer per a un mateix servei per a diverses estacions en un únic model, sempre que quedi perfectament detallada cadascuna de les sol·licituds. En aquest cas, la sol·licitud es pot tramitar de forma agrupada en un únic expedient, encara que cadascuna de les sol·licituds tingui el seu propi número de registre.

L'enviament de la documentació es farà per mitjans telemàtics a la seu electrònica de l'administrador d'infraestructures,

<https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index>

(Iniciar Nou Tràmit-Formulari de Sol·licituds, presentació d'escrits i comunicacions).

En el cas de la Seu Electrònica de l'administrador d'infraestructures, la capacitat total dels fitxers per sol·licitud es limita a 4,5 Mb, per la qual cosa, en el cas que la sol·licitud, l'escrit o la comunicació inclogui documentació annexa que superi els límits establerts, quant al nombre de documents annexos i/o a la mida, es pot fer un segon assentament registral i, en el cas que sigui necessari, successius assentaments amb la resta d'informació, indicant a l'assumpte la referència del número de registre del primer, de manera que es pugui agrupar posteriorment tota la documentació de la sol·licitud.

Per fer el registre, els interessats han de disposar de DNI electrònic (en el cas que actuïn a títol particular) o de Certificat electrònic en vigor (en el cas que actuïn a títol privat o com a representant).

Aquesta pàgina farà la identificació d'usuari mitjançant la plataforma Cl@ve. Serà redirigit al sistema de validació d'identitat, amb diversos mitjans d'autenticació.

Alternativament, hi ha la possibilitat que els interessats puguin presentar les sol·licituds/escrits a través del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat. .
<https://reg.redsara.es>.

El Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat és un registre per a la presentació de documents per tramitar-los amb destinació a qualsevol òrgan administratiu de l'Administració General de l'Estat, Organisme públic o Entitat vinculat o dependent d'aquests, d'acord amb el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les Administracions Públiques.

Igual que a la Seu Electrònica de l'administrador d'infraestructures, per fer el registre els interessats han de disposar de DNI electrònic (en el cas que actuïn a títol privat) el Certificat electrònic vigent (en el cas que actuïn a títol privat o com a representant).

Aquesta pàgina farà la identificació d'usuari mitjançant la plataforma Cl@ve. Serà redirigit al sistema de validació d'identitat, amb diversos mitjans d'autenticació.

Per a navegadors que no suporten l'execució d'Applets Java cal tenir instal·lat Autofirma.

Instruccions per completar els formularis a través del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat:

- A la casella d'organisme destinatari han de consignar ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias). El codi DIR d'Adif és el EA0003338.
- A la casella d'assumpte han d'indicar: Sol·licitud del servei (posar-hi el que sigui procedent) a (posar-hi núm. d'estacions) estacions.

Es poden adjuntar fitxers i documents que compleixin els requisits següents:

- Format de fitxers permesos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Mida màxima per fitxer: 5 Mb.
- Mida màxima del conjunt de fitxers adjunts: 15 Mb.
- Nombre màxim de documents a adjuntar: 5.

En el cas que la sol·licitud, escrit o comunicació inclogui documentació annexa que superi els límits establerts, quant al nombre de documents annexos i/o la mida, es pot fer un segon assentament registral amb la resta d'informació indicant a l'assumpte la referència del número de registre del primer assentament.

Sol·licituds NO subjectes a procés coordinat

L'empresa ferroviària ha d'enviar la sol·licitud de capacitat o de servei per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'Adif: <https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index>

La resposta de l'administrador d'infraestructures ferroviàries a la sol·licitud es farà pel mateix mitjà pel qual es va fer la sol·licitud.

b) Anàlisi de disponibilitat i viabilitat

Sol·licituds Subjectes a procés coordinat

En rebre's per registre, està perfectament identificada la data i l'hora de recepció.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries analitzarà les sol·licituds rebudes i la disponibilitat de capacitat per atendre-les i, si hi ha capacitat disponible, s'adjudicarà directament, i s'iniciarà, en el cas de conflicte, el procés de coordinació.

De conformitat amb el que estableix l'Art.8.3 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, si la sol·licitud no conté tota la informació requerida i necessària per adoptar una decisió, l'administrador d'infraestructures ferroviàries n'informarà l'empresa ferroviària. El client disposarà d'un termini màxim de 10 dies hàbils, comptats des de la seva recepció, en funció de la sol·licitud realitzada, per completar la documentació requerida. Si no es presenta la documentació requerida dins aquest termini, la sol·licitud pot ser rebutjada.

Sol·licituds No Subjectes a procés coordinat

Són sol·licituds que no requereixen coordinació perquè hi ha disponibilitat per atendre totes les realitzades per les diferents EE.FF., per la qual cosa, s'adjudicarà directament el servei, segons s'indica al punt c) següent.

De conformitat amb el que estableix l'article 8.3 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, si la sol·licitud no conté tota la informació requerida i necessària per adoptar una decisió, l'administrador d'infraestructures ferroviàries n'informarà l'empresa ferroviària. El client disposarà d'un termini màxim de 5 dies hàbils des de la recepció de la confirmació de lliurament per completar la informació. En el cas que no presenti la documentació dins aquest termini, la sol·licitud s'entén rebutjada.

c) Terminis de resposta per a serveis que no requereixen procés de coordinació

L'administrador d'infraestructures ferroviàries donarà resposta en el termini màxim de 5 dies hàbils que, en el cas de ser afirmativa i respondre íntegrament al que sol·licita, es considerarà adjudicada de manera definitiva. En el cas que l'administrador d'infraestructures ferroviàries hagi d'incloure algun condicionant a la sol·licitud, enviarà la seva proposta, que el client haurà d'acceptar o rebutjar de manera expressa en un termini màxim de 5 dies hàbils des de la recepció de la confirmació de lliurament.

Per raons excepcionals i justificades, els clients poden sol·licitar serveis urgents en un termini inferior al previst per als serveis no subjectes a calendari. Aquestes sol·licituds es prestaran només en dies hàbils (de dilluns a divendres), i cal presentar les sol·licituds abans de les 12 hores del dia anterior perquè pugui assignar-se capacitat.

En el cas que hi hagi una necessitat especialment urgent i excepcional fora dels temps assenyalats abans, l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'autoritzarà mitjançant un correu electrònic i farà la formalització de la sol·licitud posteriorment.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries no garanteix que es puguin atendre totes les sol·licituds urgents realitzades i no garanteix tampoc atendre les altres sol·licituds no subjectes a calendari i no urgents que requereixin un temps d'anàlisi que excedeixi les 48 hores d'antelació requerides per a la presentació d'aquest tipus de sol·licituds.

d) Terminis de resposta per a serveis que puguin requerir procés de coordinació

Quan la sol·licitud de servei requereix iniciar el procés de coordinació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries comunicarà l'adjudicació provisional i definitiva dins els següents terminis amb relació a la sol·licitud presentada, a comptar des del dia hàbil següent a la recepció de la sol·licitud per l'exploador:

SOL·LICITUDS	SOL·LICITUDS SUBJECTES A CALENDARI	TERMINI MÀXIM
A1	Plurianuals, durada màxima 10 anys	1 mes
A21	Anuals	

Les empreses ferroviàries poden fer al·legacions a la proposad'assignació provisional de capacitat que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias hagi comunicat.

1.3.2. PROCÉS DE COORDINACIÓ

Quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries rebi una sol·licitud de prestació d'un servei d'accés a les instal·lacions de servei o als serveis ferroviaris connexos per una empresa ferroviària i aquesta sol·licitud sigui incompatible amb una altra sol·licitud o coincideixi amb una capacitat ja assignada, intentarà aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb les empreses ferroviàries afectades de conformitat amb l'art. 10 del Reglament d'Execució 2017/2177.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries estudiarà diferents opcions que permetin conciliar sol·licituds incompatibles d'accés a la instal·lació de servei o a la prestació de serveis a la instal·lació. Aquestes opcions han d'incloure, si és el cas, mesures que maximitzin la capacitat disponible de la instal·lació, sempre que no comportin inversions suplementàries en recursos o equipament.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés de coordinació han de ser ratificades, de manera expressa, pel client.

1.3.3. CRITERIS DE PRIORITAT

De conformitat amb l'Art. 11 del Reglament, quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds dels serveis ferroviaris no es puguin compatibilitzar, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de resoldre les sol·licituds d'acord amb els criteris de prioritats següents (*):

- 1r** Les empreses ferroviàries que ja tinguin contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i disposin d'un Acord Marc
- 2n** Les empreses ferroviàries que ja tinguin contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i no disposin d'un Acord Marc
- 3r** Les empreses ferroviàries amb Acord Marc i sense contractes existents sobre els serveis o espais a prioritzar
- 4t** Les empreses ferroviàries sense Acord Marc i sense contractes existents sobre els serveis o espais a prioritzar
- (*)** Aquests criteris només són aplicables després de la signatura dels Acords Marc i la primera sol·licitud de serveis en estacions. Amb caràcter previ a l'entrada en vigor dels criteris, es prioritzaran les sol·licituds en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud o, si és el cas, compromesos a l'oferta presentada en el procés d'adjudicació de capacitat marc.

Dins de cada categoria, es prioritzarà en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud, prevalent les sol·licituds de les empreses ferroviàries amb més trens amb parada prevista a l'estació i així successivament.

El càlcul dels trens amb parada prevista a l'estació s'ha de fer en termes de la durada de la sol·licitud associada al criteri de prioritat (Acord Marc, Horari de Servei o Ajust Concertat), incloent-hi els que es consideren de llarga distància i interurbans.

En els casos que hi hagi contractes previs amb les empreses ferroviàries, però les peticions es facin sobre espais vinculats amb serveis bàsics, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot requerir la modificació de la capacitat atorgada a fi de donar cabuda a nous operadors.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, hagi aprovat l'administrador d'infraestructures ferroviàries i realitzat l'empresa ferroviària.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries també pot tenir presents els aspectes previstos de forma expressa a l'esmentat Art. 11 del Reglament d'Execució 2017/2177.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés amb intervenció dels criteris de prioritat han de ser ratificades, de manera expressa, pel client.

1.3.4. RECLAMACIONS

De conformitat amb el que es preveu a l'Art. 13.5 de la Directiva RECAST i Art. 14 del Reglament d'Execució 2017/2177, si l'administrador d'infraestructures ferroviàries no disposa de cap alternativa viable i no es poden satisfer totes les sol·licituds de capacitat corresponents a la instal·lació en qüestió, basant-se en les necessitats demostrades per l'empresa ferroviària, aquesta podrà reclamar davant l'organisme regulador (CNMC).

2. ÚS DELS ESPAIS ADJUDICATS

Les empreses ferroviàries tenen l'obligació de fer servir els locals / espais adjudicats en les condicions en què els van ser assignats.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot fer una anàlisi del nivell d'utilització dels locals / espais assignats i pot procedir a revocar-los en el cas de no-ús total o parcial, sens perjudici de les accions previstes a la LSF i de les que l'administrador d'infraestructures ferroviàries pugui emprendre, en aquells casos que suposin un trencament important per a un ús eficaç de les instal·lacions de les estacions de viatgers.

Si una empresa ferroviària no té la intenció de fer ús de la capacitat adjudicada, ha d'informar l'administrador d'infraestructures ferroviàries sense demora indeguda i de conformitat amb els terminis que preveu el punt 3.

Els criteris de mesura de les instal·lacions que es consideren de seguiment especial per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries són:

a) Locals per a la prestació del Servei de Venda de Bitllets i Informació atès

Per al mesurament de l'ús sobre aquests locals es considerarà, sobre els 4 mesos anteriors a l'anàlisi, la relació entre el nombre d'hores d'obertura programada amb relació als totals que transcorrin entre els 30 minuts anteriors a la sortida del primer tren de l'empresa ferroviària i els 30 minuts posteriors al darrer tren de l'empresa ferroviària.

b) Espais per al Servei de Venda de Bitllets i Informació mitjançant màquines d'autoservei.

Per mesurar l'ús sobre aquests espais es considerarà, sobre els 4 mesos anteriors a l'anàlisi, el nombre de dies amb incidències operatives (no funcionament) detectades i comunicades per l'administrador d'infraestructures a l'empresa ferroviària responsable de l'equip.

3. CANCEL·LACIONS DE CAPACITATS ASSIGNADES

Amb caràcter general, les cancel·lacions de sol·licituds realitzades amb anterioritat a l'inici de l'ocupació d'un espai o inici d'un servei tindran, amb caràcter general, el tractament següent:

- Si es realitzen amb una antelació superior a les 24 hores, no tenen cap penalització.
- Si es fan amb una antelació inferior a 24 hores, han d'abonar el 100% de l'import total pressupostat.

No obstant això, es poden preveure penalitzacions específiques per a determinats serveis que s'especifiquen a les fitxes de descripció del servei.

Les cancel·lacions que se sol·licitin durant l'adjudicació d'un espai o d'una prestació d'un servei tenen, amb caràcter general, les penalitzacions següents:

- Si no s'ha fet servir el 50% del període adjudicat, han d'abonar un import mínim equivalent al 50% de l'import total pressupostat.
- Si s'ha fet servir més del 50% del període adjudicat, no tindran cap penalització.

No obstant això, es poden preveure penalitzacions específiques per a determinats serveis que s'especifiquen a les fitxes de descripció del servei.

4. COMPROMISOS I GARANTIES MÍNIMES SOBRE DETERMINATS SERVEIS

La naturalesa d'alguns dels serveis previstos, la necessitat de garantir-ne la qualitat i de assegurar les inversions que les empreses ferroviàries o l'administrador d'infraestructures ferroviàries puguin dur a terme en determinats espais / locals requereixen uns compromisos mínims per les parts.

4.1. (SB-7) LOCAL PER AL SERVEI DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ ATÈS I (SB-9) LOCAL PER AL PERSONAL DE SERVEIS A BORD

4.1.1. SOL·LICITUDS A1 PLURIANUALS, DURADA MÀXIMA 10 ANYS

L'empresa ferroviària que tingui locals adjudicats amb una durada màxima 10 anys, s'ha de comprometre a romandre-hi 5 anys.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries garanteix la permanència als locals durant el termini adjudicat, així com les inversions que hagi fet en els termes que preveu aquest document.

4.1.2. SOL·LICITUDS A21 ANUALS

L'empresa ferroviària, prèvia acceptació per part dels locals adjudicats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, s'ha de comprometre a romandre-hi 1 any.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries garanteix la permanència als locals adjudicats durant aquest termini, així com les inversions que hagi fet en els termes previstos en aquest document.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot subscriure acords que excedeixin el termini previst inicialment per a aquest tipus de sol·licituds quan es proposin i aprovin inversions als locals que no es puguin amortitzar dins del període contractat.

5. SUSPENSIO O REVOCACIO TOTAL O PARCIAL

5.1. SUSPENSIO

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot requerir que, en determinats serveis, se suspengui, amb la comunicació prèvia a les empreses ferroviàries, la prestació d'un servei per raons de seguretat o de gestió d'aforaments als espais de l'estació i no es podran reclamar danys i perjudicis per aquesta decisió.

5.2. REVOCACIO TOTAL O PARCIAL

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot revocar totalment o parcialment la capacitat atorgada en els supòsits següents:

5.2.1. OBRES DE MANTENIMENT I de REMODELACIO

Quan calgui fer obres de manteniment o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, tant programades com urgents, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot modificar la capacitat assignada prèvia comunicació a les empreses ferroviàries.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries haurà de comunicar, amb caràcter general, amb almenys 6 mesos d'antelació amb relació a l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment o remodelació programades.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de comunicar, tan bon punt en tingui coneixement, la necessitat de dur a terme obres de manteniment o de remodelació de caràcter urgents.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, si és possible, ha de facilitar en tots els casos locals / espais alternatius per prestar aquests serveis.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a modificar les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons sigui de caràcter total o parcial.

5.2.2. NECESSITATS DEL SERVEI FERROVIARI I ALTRES SUPÒSITS

A més, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot revocar la capacitat per necessitats del servei ferroviari o quan sigui necessari disposar dels espais cedits per poder complir una disposició governativa o de qualsevol autoritat de l'Administració Pública sobre la base de la declaració d'utilitat pública, o d'interès general, o en el cas que es puguin veure afectats com a conseqüència del canvi d'ús que es pugui produir per modificació del Pla General d'Urbanisme.

En aquests casos, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de comunicar a l'empresa ferroviària per escrit la revocació de la capacitat, amb 6 mesos d'antelació respecte de la data en què s'ha de produir la dita revocació, i el client, en aquest supòsit, s'ha de comprometre a deixar lliure i expedida aquesta instal·lació a favor de l'administrador d'infraestructures ferroviàries dins aquest termini. En aquest supòsit, té dret a ser indemnitzat a la part pendent d'amortitzar de les inversions que l'administrador d'infraestructures ferroviàries hagi aprovat prèviament a la revocació de la capacitat.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, si és possible, ha de facilitar en tots els casos locals / espais alternatius per prestar aquests serveis.

5.2.3. FALTA D'ÚS TOTAL O PARCIAL

Es pot procedir a una revocació total o parcial després d'una anàlisi del nivell d'ús dels locals / espais assignats quan hagin estat utilitzats menys de:

- Un 80% a les estacions coordinades
- Del 50% a la resta de les estacions no coordinades, llevat que això es degui a causes no econòmiques alienes al control dels clients.

En el supòsit d'apreciar la concurrència de la dita causa de revocació, l'empresa ferroviària serà requerida per a l'ús de les instal·lacions o serveis adjudicats i se li concedirà a aquest efecte un termini raonable no superior a un mes. Si resulta desatès aquest requeriment, es pot procedir a revocar-lo.

En els casos en què es detecti una manca d'ús i s'insti a la revocació total o parcial de la capacitat atorgada, les empreses ferroviàries no tenen dret a demanar cap compensació.

Documentació complementària:

Els models de sol·licitud dels serveis es troben al **Annex C**.

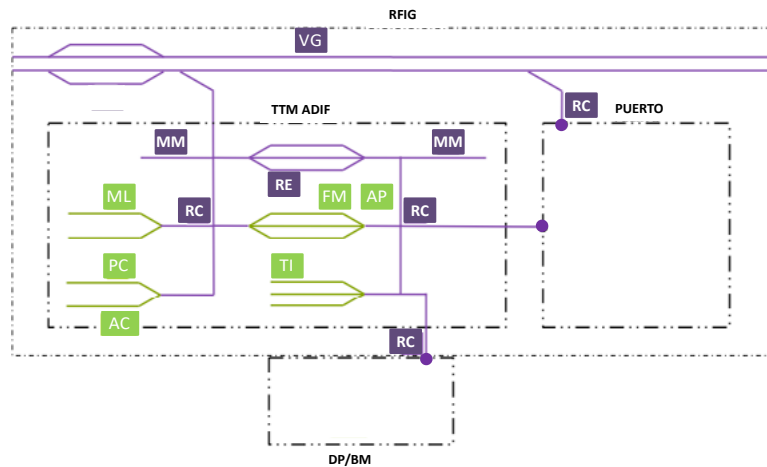
7.3.3. TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES

7.3.3.1. INFORMACIÓ GENERAL

Actualment, les empreses que conformen el sector de la logística i el transport al nostre país operen en cadenes de subministraments nacionals i internacionals i ocupen un paper molt important en la gestió dels serveis relacionats amb els fluxos de mercaderies des del seu origen fins al lliurament al client final.

És en aquest context que l'Administrador de Infraestructuras participa com un agent actiu de la cadena de transport multimodal, mitjançant l'administració de la infraestructura ferroviària que té encomanada i, en particular, de les terminals de transport de mercaderies (TTM) de la seva titularitat.

Figura 1. Esquema funcional d'una Terminal de Mercaderies d'Adif (TTM ADIF)



Les Terminals de Transport de Mercaderies, que formen part de la cadena de transport multimodal tal com mostra la figura il·lustrativa, són un conjunt d'infraestructures ferroviàries i d'instal·lacions de servei dissenyades per oferir serveis relacionats amb l'activitat de la logística i el transport ferroviari.

A continuació, es procedeix a la definició de les infraestructures i instal·lacions de servei que conformen una Terminal de Transport de Mercaderies i la seva identificació posterior a la Figura 1:

1.- Dins de les infraestructures ferroviàries es troben les infraestructures que serveixen per a la **regulació de la circulació** (identificades en color violeta a la Figura 1), entre les quals destaquen:

- **Les vies de recepció/expedició (RE)**, que són feixos de vies que serveixen d'enllaç als trens que accedeixen des de la línia i que actuen com a element regulador de la circulació entre la via general i la resta de les instal·lacions de Servei.

- **Altres infraestructures ferroviàries:** vies de tirades (MM), brancs de connexió (RC) amb altres instal·lacions de servei, com són un Port, una Derivació/Carregador Particular (DP), una Base de Manteniment del material rodant ferroviari (BM), etc.

2.- Dins de les instal·lacions de servei d'una Terminal de Transport de Mercaderies es distingeixen dos tipus d'instal·lacions (identificades en color verd a la Figura 1):

Instal·lació tècnica: configurada per les instal·lacions de servei que permeten iniciar, complementar o completar el transport ferroviari de mercaderies mitjançant l'execució d'un conjunt d'operacions sobre el tren. Atenent a la seva funcionalitat, es distingeixen les instal·lacions de servei següents:

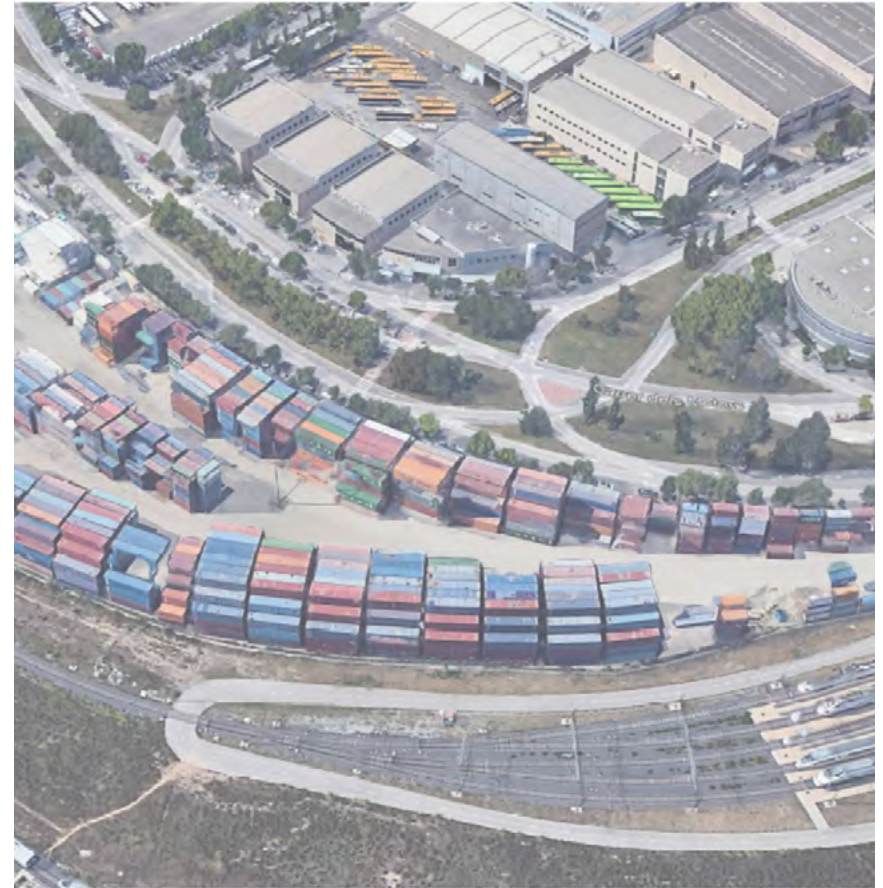
- Instal·lacions de classificació i formació de trens, incloses les instal·lacions per a maniobres (FM)
- Instal·lacions per a l'apartador / estacionament de material ferroviari (AP)
- Altres instal·lacions tècniques per al manteniment, neteja, rentat, etc. del material rodant (ML)
- Instal·lacions per a l'aprovisionament de combustible (AC)

Instal·lació logística: Les instal·lacions de servei que, mitjançant l'execució d'un conjunt d'operacions sobre la mercaderia, faciliten l'intercanvi modal. Atenent a la seva funcionalitat, es distingeixen les instal·lacions de servei següents, d'acord amb la definició que s'inclou als punts 7.3.13 i 7.3.14:

- Terminals de càrrega intermodal (TI)
- Terminals de càrrega de mercaderia general (Punt de Càrrega) (PC)

Adicionalment, aquestes instal·lacions de servei, poden ser complementades amb altres espais i immobles (oficines, naus, parcel·les, etc.) on fer activitats logístiques de valor afegit.

Per tal de promoure i facilitar l'ús d'aquestes instal·lacions de serveis pels diferents clients, l'administrador d'infraestructures proporciona la informació descriptiva de les seves instal·lacions de servei a les fitxes descriptives de les instal·lacions de servei disponibles a l'aplicació PISERVI, que es troba com a document annex a aquesta DR i a l'enllaç que s'indica a l'apartat següent. Així mateix, a l'apartat 7.3.1., d'aquest capítol, s'especifica el Procediment per a l'Adjudicació de Capacitat i les Condicions d'Ús de les dites instal·lacions.



7.3.3.2 SERVEIS

SERVEIS BÀSICS: OFERTA DE SERVEIS, DEFINICIÓ I DESCRIPCIÓ

Aquest apartat fa referència als serveis bàsics prestats per l'administrador d'infraestructures a les instal·lacions de servei existents a les Terminals de Càrrega titularitat de l'administrador d'infraestructures, en què, com a explotador de servei, defineix les condicions d'accés a la prestació d'aquests serveis bàsics.

A continuació, es defineix l'oferta que l'administrador d'infraestructures fa actualment a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats a les Terminals de Càrrega:

Oferta de Serveis

SERVEIS BÀSICS	TERMINALS DE MERCADERIES
SB-1	Adjudicació de capacitat a les instal·lacions que componen les Terminals de Transport de Mercaderies: Vies d'apartador, de formació, de tirades, de càrrega i descàrrega.
SB-2	Subministrament de combustible
SB-3	Manipulació d'unitats de transport intermodal
SB-4	Maniobres i operacions sobre el tren

CÀNON PER ÚS DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

De conformitat amb l'article 96.1 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari, la utilització de les infraestructures ferroviàries i instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries dona lloc a la percepció de les prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari que els articles 97 i 98, que rebran el nom de cànons ferroviaris, regulen. Els administradors d'infraestructures ferroviàries han de determinar seguint el que estableix l'article 100, mitjançant un reglament aprovat pel Consell d'Administració que s'ha de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat i s'ha d'incorporar a la declaració sobre la xarxa.

El Consell d'Administració de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries (ADIF), en l'ús de les facultats que té conferides, a la sessió celebrada el dia 30 de setembre de 2024, ha aprovat, previ dictamen del Consell d'Estat, el Reglament de determinació de els cànons ferroviaris, que ha estat publicat al BOE en vigor l'1 de novembre de 2024, i ha estat incorporat a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

Els cànons meritats des de la publicació d'aquest Reglament, al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) fins a la seva entrada en vigor, es regeixen per la normativa vigent en el moment de la meritació.

B) Cànon per fer servir altres instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructures (Modalitat B)

B.1) Mitjançant la modalitat referida a la utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobra, de manteniment, de rentat i neteja i de subministrament de combustible, es repercutiran els costos directament associats al manteniment i ña reposició de les instal·lacions utilitzades. La quantia dependrà del tipus de característiques de la via utilitzada i el seu equipament, del temps d'utilització, que pot quedar establert per anys, mesos, dies o hores autoritzades d'utilització. Per a una repercussió de costos que permeti una gestió eficient d'aquestes instal·lacions, la metodologia de càlcul ha d'incloure un coeficient de rendiment que permeti l'aplicació de descomptes o recàrrecs en funció d'aquest temps d'utilització.

Així mateix, els administradors d'infraestructures poden aprovar, publicant-ho a la Declaració sobre la Xarxa, l'aplicació d'una bonificació per concurrència, quan la instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos secundaris, i una bonificació per a apartat de material de llarga durada, en aquelles vies que s'estableixin adequades per a aquesta finalitat.

Aquesta modalitat també pot incloure, en els termes establerts pels administradors generals d'infraestructures i publicats a la Declaració sobre la Xarxa, una addició que penalitzi aquells casos en què, havent-se adjudicat capacitat per a una determinada instal·lació i període, es cancel·li amb anterioritat a la finalització del període adjudicat.

C) Cànon per fer servir terminals de càrrega titularitat dels administradors generals d'infraestructura (Modalitat C)

Mitjançant aquesta modalitat es repercutiran els costos directament associats al manteniment i la reposició de les vies de càrrega i descàrrega de mercaderies i l'equipament addicional que, si és el cas, hi pugui estar associat. Per fer-ho, s'han d'emprar els components base, bonificacions i penalitzacions del cànon d'utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobra, de manteniment de rentat i neteja i de subministrament de combustible als quals s'ha d'afegir el tipus de paviment, amb les quanties que determinin els administradors d'infraestructures i que seran objecte de publicació a la Declaració sobre la Xarxa.

A les terminals intermodals de transport de mercaderies de titularitat de l'Administrador d'Infraestructuras Ferroviàries que hi estiguin explotades directament o per altres explotadors i que prestin el servei de càrrega i descàrrega d'Unitats de Transport Intermodal (UTI) sobre i des de vagó, no se'ls aplica aquesta modalitat.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE VIES A ALTRES INSTAL·LACIONS DE SERVEI: D'APARTAT, DE FORMACIÓ DE TRENS I MANIOBRES, DE MANTENIMENT, RENTAT I NETEJA, I DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLE, (MODALITAT B)

S'estableix segons el temps d'utilització de la via de la instal·lació de servei, amb els seus components bàsics, com són la via, la catenària, els desviaments i l'equipament addicional.

La quantia d'aquesta modalitat serà la resultant de computar l'import per utilització de la via completa autoritzada, l'import associat a l'equipament amb què està dotada aquesta via i l'import de l'equipament opcional sol·licitat, aplicant l'import unitari de cada concepte per les unitats corresponents, prorratejant per al període sol·licitat i afectat pel coeficient de rendiment establert a l'art. 98. 4. D de la LSF.

CÀNON PER UTILITZACIÓ VIES D'APARTAT I ALTRES, MODALITAT B	
COMPONENTS BASE	
C Via	5,4020 euros/m de via/any
C Catenària	1,8260 euros/m de catenària/any
C Desviament Tipus I (manual)	564,7550 euros/ud/any
C Desviament Tipus II (telecomandat)	2.165,9540 euros/ud/any
COMPONENTS D'EQUIPAMENT ASSOCIATS A LA VIA	
C Passadís entrevies	1,1910 euros/m de via/any
C Il·luminació via	1,3680 euros/m de via/any
C Il·luminació platja	2,0260 euros/m de via/any
C Xarxa de protecció contra incendis	5,9530 euros/m de via/any
C Moll de càrrega/descàrrega	52,4900 euros/m de via/any
COMPONENTS D'EQUIPAMENT OPCIONALS S	
C Safata recollida greixos	521,5160 euros/u./any
C Safata recollida carburant	820,0490 euros/u./any
C Escales d'accés a cabina	20,9450 euros/ud/any
C Fossa-piquera de descàrrega	118,0500 euros/ud/any
C Fossa de manteniment (sense preses)	188,3880 euros/ud/any
C Rampa per a càrrega/descàrrega	602,6130 euros/ud/any
C Presa de subministrament d'aigua, elèctric o aire comprimit	43,7500 euros/ud/any

Així mateix, s'estableixen les quanties mínimes següents:

- La quantia mínima per utilització d'instal·lacions de servei per a proveïment de combustible, per a tots els punts de subministrament de combustible d'Adif, fixos i mòbils, és de 3,7500 €.
- La quantia mínima per la utilització de la resta d'instal·lacions de servei subjectes a aquesta modalitat serà l'equivalent al d'un període mínim d'ús de cada instal·lació de servei de 4 hores.

De la mateixa manera, s'estableixen bonificacions per concurrència, quan una instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos adjudicataris secundaris i bonificacions per apartat de material de llarga durada, segons es determina a la LSF.

Així com Addicions o Penalitzacions per als subjectes passius que, havent obtingut una adjudicació de capacitat per a determinada instal·lació i període, cancel·lin aquesta reserva amb anterioritat a la finalització del període adjudicat, segons es determina a la LSF.

C) CÀNON PER UTILITZACIÓ DE PUNTS DE CÀRREGA TITULARITAT DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA (MODALITAT C)

Per determinar la quantia d'aquesta modalitat s'han d'aplicar els mateixos elements, criteris, bonificacions i penalitzacions que a la modalitat B, amb la particularitat que, a la fórmula de càlcul, hi haurà un component bàsic associat a l'ús de la franja de superfície paral·lela a la via (platja), que permet realitzar la transferència de la mercaderia (màxim 8 m), la quantia de la qual variarà en funció del seu acabat.

A les terminals intermodals de transport de mercaderies de titularitat de l'Administrador d'Infraestructuras Ferroviarias que hi estiguin explotades directament o per altres explotadors i que prestin el servei de càrrega i descàrrega d'Unitats de Transport Intermodal (UTI) sobre i des de vagó, no se'ls aplica aquesta modalitat.

Això no obstant, si les empreses ferroviàries requereixen per a la realització per si mateixes de serveis auxiliars, a més de l'ús del punt de càrrega, altres espais, equipaments o mitjans que l'Administrador de Infraestructuras pugui oferir, aquests es regularan mitjançant el contracte d'arrendament corresponent.

La quantia d'aquesta modalitat serà la resultant de computar l'import per utilització de la via completa autoritzada, el component associat a l'ús de la franja de superfície paral·lela a via (platja), l'import associat a l'equipament amb què està dotada aquesta via i l'import de l'equipament opcional sol·licitat, aplicant l'import unitari de cada concepte per les unitats corresponents, prorratejant per al període sol·licitat i afectat pel coeficient de rendiment establert a l'article 98.4.E) de la LSF.

La quantia mínima del cànon per a aquesta modalitat C serà l'equivalent al d'un període mínim d'ús de 8 hores.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE PUNTS DE CÀRREGA PER A MERCADERIES, MODALITAT C

COMPONENTS BASE

C Via	5,4020 euros/m de via/any
C Catenària	1,8260 euros/m de catenària/any
C Desviament Tipus I (manual)	564,7550 euros/ud/any
C Desviament Tipus II (telecomandat)	2.165,9540 euros/ud/any
C Platja Tipus I (formigó/llamborda)	19,3400 euros/m/any
C Platja Tipus II (aglomerat)	11,2320 euros/m/any
C Playa Tipus III (llast)	5,1910 euros/m/any

CCOMPONENTS D'EQUIPAMENT ASSOCIATS A LA VIA A

C Passadís Entrevies	1,1910 euros/m de via/any
C Il·luminació Via	1,3680 euros/m de via/any
C Il·luminació Platja	2,0260 euros/m de via/any
C Xarxa de Protecció Contra incendis	5,9530 euros/m de via/any
C Moll de Càrrega/Descàrrega	52,4900 euros/m de via/any

COMPONENTS D'EQUIPAMENT OPCIONALS S

C Safata recollida greixos	521,5160 euros/u./any
C Safata recollida carburant	820,0490 euros/u./any
C Escales d'accés a cabina	20,9450 euros/u./any
C Fossa-piquera de descàrrega	118,0500 euros/u./any
C Fossa de manteniment (sense preses)	188,3880 euros/u./any
C Rampa per a càrrega/descàrrega	602,6130 euros/u./any
C Presa subministrament d'aigua, elèctric o aire comprimi	43,7500 euros/u./any



Bonificacions per utilització de les instal·lacions de servei.

a) Bonificació per concurrència. Quan una instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos adjudicataris secundaris, l'import del cànon es calcularà de la manera següent:

Per als adjudicataris secundaris serà l'import resultant d'aplicar a la fórmula descrita anteriorment en aquest apartat un coeficient d'ús puntual K:

$$\text{Canon C} = (\text{Cbase} + \text{Cequipament}) \times T \times K$$

Per a l'adjudicatari principal, a partir del moment de la utilització de la via a la instal·lació per un segon adjudicatari, l'import del cànon serà el resultant d'aplicar a la fórmula de càlcul anterior un coeficient T igual a la diferència entre el temps adjudicat inicialment i el temps concedit al segon o segons adjudicatari. La resta de paràmetres es mantindran segons el càlcul inicial.

b) Bonificació per a apartat de material de llarga durada.

L'Administrador de Infraestructuras ferroviàries ha d'assenyalar aquelles vies especialment adequades per a l'apartat de material rodant ferroviari per a llarga durada, i aplicar-los un descompte al cànon d'aquesta Modalitat C als components base i que s'indica al quadre següent, segons la categoria de la via.

Vies d'apartat	Descompte
Categoria I	0%
Categoria II	50%

Penalitzacions per no ús de la capacitat adjudicada a Instal·lacions de Servei

S'estableix una addició o penalització als subjectes passius que, havent obtingut una adjudicació de capacitat per a determinada instal·lació i període, cancel·lin aquesta reserva amb anterioritat a la finalització del període adjudicat, quedant determinat d'aquesta forma l'import de la penalització:

- a) Per a aquelles instal·lacions sense capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús puntual, per un dia complet o per hores:
- Les cancel·lacions fetes amb una antelació de més de 24 hores a l'ús de la instal·lació no tenen cap penalització.
 - Les cancel·lacions fetes amb una antelació de menys de 24 hores a l'ús de la instal·lació han d'abonar el cent per cent del cànon.
- b) Per a aquelles instal·lacions amb capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús continuat o bé per a un període d'ús puntual per dies complets, les cancel·lacions s'han de fer amb una antelació mínima de 30 dies naturals i:
- Si no s'ha utilitzat el 50% del període adjudicat, hauran d'abonar un import mínim equivalent al 50 per cent de l'import total del cànon.
 - Si s'ha utilitzat més del 50 per cent del període adjudicat no tindran cap penalització.

Definició i Descripció dels Serveis Bàsics

SB-1 Adjudicació de Capacitat

L'adjudicació de capacitat a les instal·lacions de servei és l'assignació, per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, de capacitat sobre una instal·lació de servei prèviament oferta al Catàleg d'Instal·lacions de Servei.

Les condicions d'ús es recullen al capítol 5 d'aquesta DR i a l'apartat 7.3.1.

SB-1	ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT PER A APARTADOR, FORMACIÓ DE TRENS I MANIOBRES, MANTENIMENT, RENTAT, NETEJA, SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLE I CÀRREGA I DESCÀRREGA
	Els imports es troben disponibles a l'apartat anterior de Cànon per Utilització de vies en altres instal·lacions de servei: d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, rentat i neteja, de subministrament de combustible, Modalitat B. i Cànon per Utilització de Punts de Càrrega titularitat dels administradors generals d'infraestructures Modalitat C

SB-2 Subministrament de Combustible

A. DESCRIPCIÓ: Aquest servei suposa el subministrament de combustible de tracció per a vehicles ferroviaris a les instal·lacions adequades per a la prestació del servei. Per a la prestació del servei de subministrament de combustible de tracció, les EE.FF., abans de l'inici de la seva activitat comercial, han de subscriure amb Adif un acord de prestació del servei. Vegeu l'annex I.

B. OPERACIONS ASSOCIADES:

- a. Gestió de la compra del gasoil B per a tracció
- b. Manteniment de les instal·lacions associades al servei
- c. Dispensació del gasoil B per a la tracció
- d. Gestió inherent a la prestació del servei

C. UNITAT DE FACTURACIÓ: Metres cúbics de gasoil subministrat

D. CONDICIONS D'APLICACIÓ: Les recollides al Catàleg de Prestació del Servei Bàsic de Subministrament de Combustible, que es troba disponible a l'adreça següent:

<https://www.adif.es/mercancias/prestaci%C3%B3n-de-servicios>

E. ÀMBIT D'APLICACIÓ: Aquest servei bàsic es prestarà a les instal·lacions de subministrament de combustible que s'ofereixin a la Declaració sobre la Xarxa, relacionats com a Punt Fix (Magatzem Fiscal) i Punt Mòbil.

F. PREUS PER LA PRESTACIÓ DEL SERVEI: Els preus del Servei de Subministrament de Combustible que són vigents des de l'1 de gener fins al 31 de desembre de 2025 són els següents:

SB-2	SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLE	PREUS ANY 2025*
Cost del producte	Metre cúbic m3 subministrat	Cost Real €/m ³
Preus del servei de subministrament	Metre cúbic m3 subministrat	72,1632 €/m ³

* Es farà una revisió del preu durant el primer trimestre de 2025 un cop es disposi del consum real de subministrament de combustible l'any 2024

(1) Preu calculat per a un subministrament estimat de 48.000.000 de litres.

SB-3 Manipulació d'Unitats de Transport Intermodal

A. DESCRIPCIÓ: Aquest servei consisteix en la càrrega i la descàrrega d'Unitats de Transport Intermodal (UTI)

B. OPERACIONS ASSOCIADES:

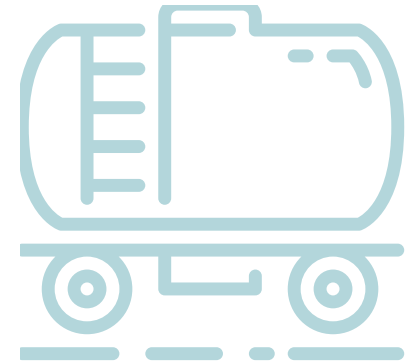
- a. Control d'entrada i de sortida de la UTI a la Instal·lació
- b. Execució de la càrrega/descàrrega de la UTI de camió a vagó i viceversa, així com entre vagons gestionats per un mateix client (transbordament)
- c. Control de vigilància i seguretat

C. UNITAT DE FACTURACIÓ: Per UCI manipulada

D. CONDICIONS D'APLICACIÓ: Les recollides al Catàleg de Prestació del Servei Bàsic de Manipulació d'UTI, que es troba disponible a l'adreça següent:

<https://www.adif.es/mercancias/prestaci%C3%B3n-de-servicios>

E. ÀMBIT D'APLICACIÓ: Aquests serveis es prestaran a les terminals intermodals que explota l'administrador d'infraestructures en règim de gestió directa.



F. PREUS PER LA PRESTACIÓ DEL SERVEI: Els preus per la prestació dels serveis bàsics de manipulació d'UTI vigents des de l'1 de gener de 2025 fins al 31 de desembre de 2025 són els següents:

SB-3	MANIPULACIÓ D'UNITATS DE TRANSPORT INTERMODAL	UNITAT DE FACTURACIÓ	PREUS ANY 2025
REDUÏT	UTI, entre 0 i 2 dies de trànsit	UTI	28,00 €/UTI
MÀXIM	UTI, fins a 7 dies de trànsit	UTI	42,00 €/UTI
MANIPULACIÓ ADDICIONAL	Excés sobre els 7 dies de trànsit	UTI	28,00 €/UTI €
EXCESSOS DE TRÀNSIT	Excés sobre els 7 dies de trànsit	UTI/DIA	6,00 €/UTI-DIA

SB-4 Maniobres i altres Operacions del tren

A. DESCRIPCIÓ: Aquest servei consisteix en la realització de les maniobres i altres operacions del tren que permeten iniciar, complementar o completar el servei de transport per ferrocarril.

B. OPERACIONS ASSOCIADES:

B.1 Maniobres: Són els moviments per a la realització d'accions com ara:

- Afegir o segregar vehicles d'un tren o maniobra
- Formar o descompondre un tren o una maniobra
- Classificar els vehicles o talls de material
- Desplaçar un tren o vehicles per la mateixa via o de l'una a l'altra
- Portar material de dependències de plena via sense senyal de protecció telecomandada des de l'estació o el CTC
- Fer moviments de material entre dependències col·laterals que es complementen i constitueixen un complex ferroviari

B.2 Operacions sobre el tren: Són les accions que permeten la recepció o l'expedició d'un tren o la col·laboració durant la circulació d'un tren mitjançant les tasques següents:

- Enganxar, desenganxar i acoblar vehicles ferroviaris
- Col·laborar en la realització de proves de frenada
- Col·locar i retirar els senyals de cua dels trens, subministrats per l'empresa ferroviària, recollint-los del maquinista o lliurant-los a aquest
- Reconèixer visualment el tren o conjunt de vehicles
- Col·locar i retirar falques antideriva, subministrades per l'empresa ferroviària o altres clients que demanen el servei
- Collar i afuixar els frens d'estacionament

C. UNITAT DE FACTURACIÓ: Les condicions econòmiques es recullen al Catàleg de Prestació del Servei Bàsic de Maniobres i Operacions sobre el Tren.

D. CONDICIONS D'APLICACIÓ: Les recollides al Catàleg de Prestació del Servei Bàsic de Maniobres i Operacions sobre el Tren, que es troba disponible a l'adreça següent:
<https://www.adif.es/mercancias/prestaci%C3%B3n-de-servicios>

E. ÀMBIT D'APLICACIÓ: Aquests serveis s'apliquen a les Terminals de Càrrega d'Adif i les seves instal·lacions de servei relacionades, on l'administrador d'infraestructures presti el servei de forma directa.

F. PREUS PER LA PRESTACIÓ DEL SERVEI: es recullen al catàleg de prestació d'aquest servei disponible a:
<https://www.adif.es/mercancias/prestaci%C3%B3n-de-servicios>

SERVEIS AUXILIARS: OFERTA DE SERVEIS, DEFINICIÓ I DESCRIPCIÓ

Aquest apartat fa referència als serveis auxiliars prestats per l'administrador d'infraestructures a les instal·lacions de servei existents a les terminals de

Càrrega titularitat de l'administrador d'infraestructures, en què, com a explotador del servei, defineix les condicions d'accés a la prestació d'aquests serveis auxiliars. A continuació, es defineix l'oferta que Adif fa actualment a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats a les Terminals de Càrrega:

SX-3 Servei d'obertura fora de l'horari de prestació

A. DESCRIPCIÓ: Aquest servei consisteix a atendre les sol·licituds del servei d'obertura fora de l'horari de prestació a Terminals de Càrrega.

És d'aplicació per a aquells serveis prestats per Adif, segons Catàlegs publicats al seu lloc web, d'acord amb les modalitats següents d'obertura fora de l'horari de prestació d'aquests serveis:

- **Prolongació de l'horari de prestació del servei publicat al Catàleg de Serveis**

El client pot sol·licitar a Adif la prolongació de l'horari de prestació mitjançant una sol·licitud prèvia, amb una antelació mínima de 4 hores abans de la finalització de l'horari de prestació del dia laborable en curs per a la seva anàlisi i aprovació, si és possible, per Adif.

Aquest model d'obertura s'aplica exclusivament per a prolongacions d'horari fins a un màxim de 4 hores. Per a obertures superiors a 4 hores, se sol·licitarà com obertura extraordinària.

- **Obertura extraordinària en torns no inclosos a l'horari de prestació publicat al Catàleg de Serveis**

El client pot sol·licitar l'obertura extraordinària mitjançant una sol·licitud prèvia, amb una antelació mínima de 24 hores, per analitzar-la i aprovar-la, si és possible, per Adif.

Aquest model d'obertura, en el cas de ser aprovat per Adif, s'aplicarà en tots els casos per a torns de 8 hores.

B. OPERACIONS ASSOCIADES: Les operacions incloses en una Obertura Extraordinària/Prolongació fora de l'horari es deriven del servei (o els serveis) concrets demanat pel Client i apareixeran a la sol·licitud que faci.

Les operacions associades a cada servei apareixen als Catàlegs publicats al lloc web d'Adif.

C. CONDICIONS DE FACTURACIÓ:

- a) S'estableix com a unitat de facturació el preu de l'operació bàsica de terra que apareix al catàleg de servei de maniobres (publicat al web d'Adif).
- b) El servei d'obertura fora de l'horari de prestació, en qualsevol de les modalitats, es facturarà de forma separada a la facturació dels serveis realitzats durant l'obertura sol·licitada pel client i aprovada per Adif.
- c) S'estableixen 2 hores com a unitat de facturació mínima per a l'obertura sota la modalitat de prolongació de l'horari de prestació del servei.
- d) La unitat de facturació d'obertura sota la modalitat d'obertura extraordinària, en tots els casos, és de 8 hores.
- e) Si la sol·licitud d'obertura inclou la prestació de diversos serveis, la facturació total d'aquesta sol·licitud és la suma de les facturacions d'obertura de cadascun dels serveis sol·licitats pel client.
- f) Per a ambdues modalitats d'obertura, en el cas que hi hagi diversos clients amb sol·licituds aprovades per Adif per al mateix període de prestació, el preu d'obertura es repartirà proporcionalment entre el nombre de clients.

D. ÀMBIT D'APLICACIÓ: Aquests serveis s'apliquen a les Terminals de Càrrega d'Adif i les seves instal·lacions de servei relacionades, on Adif presti el servei de forma directa.

E. PREUS PER LA PRESTACIÓ DEL SERVEI: es recullen en cadascun dels Catàlegs de Serveis publicats al lloc web d'Adif.

7.3.3.3. DESCRIPCIÓ DE LES CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES DE LA INSTAL·LACIÓ

FITXES DESCRIPTIVES D'INSTAL·LACIONS DE SERVEI

De conformitat amb l'article 4 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, els explotadors d'instal·lacions de servei han d'elaborar una descripció de les instal·lacions de servei i dels serveis dels quals siguin responsables, que ha d'incloure la informació que s'esmenta en el dit article.

Informació disponible a l'aplicació PISERVI. Com a annex a aquesta DR s'inclou una relació de les instal·lacions de servei.

7.3.3.4. PREUS

Descrits a l'apartat 7.3.3.2.

7.3.3.5. CONDICIONS D'ACCÉS

Descrits a l'apartat 7.3.3.1 i 7.3.3.2

7.3.3.6. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

Descrits a l'apartat 7.3.3.1 i 7.3.3.2

7.3.4. INSTAL·LACIONS DE FORMACIÓ DE TRENS INCLOSES INSTAL·LACIONS PER A MANIOBRES

Són les destinades a la realització d'operacions i de moviments del material rodant consistents a agregar o segregar vehicles d'un tren, formar o descompondre un tren, classificar els vehicles o talls de material o desplaçar un tren o vehicles per la mateixa via o de l'una a l'altra.

Igualment, en aquestes instal·lacions es fan altres operacions associades al tren com el reconeixement visual, la prova de frenada, així com tot tipus d'actuació sobre el material ferroviari que permeti enviar-lo a altres instal·lacions, com ara tallers, ports, carregadors privats, etc.

Poden fer ús d'aquest tipus d'instal·lacions de serveis les empreses ferroviàries i els titulars de material rodant ferroviari.

Si les instal·lacions de seguretat i el seu equipament tècnic ho permeten, els trens també es poden expedir o rebre directament des d'aquestes vies. Aquesta decisió correspon únicament al Gestor de Trànsit de l'administrador d'infraestructures.

Les vies de maniobres figuren al catàleg de l'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei, que es troba disponible com a annex d'aquesta DR, així com el seu equipament, que ha de ser tingut en compte pel client, per la influència que pugui tenir en la planificació de les operacions.

7.3.5. VIES D'APARTADOR

L'administrador d'infraestructures ferroviàries posa a disposició de les empreses ferroviàries i titulars de material rodant les vies a les instal·lacions de servei que es determinin per a l'apartat de material vinculat al transport de mercaderies (locomotores, vagons individuals o conjunts de vagons), així com material per al transport de viatgers (locomotores, cotxes de viatgers, material autopropulsat).

Les vies d'apartador són instal·lacions de servei dedicades a l'apartat de material ferroviari per un temps determinat, si el material es troba en cicle productiu, o indeterminat, si es tracta de material fora del cicle productiu.

Aquestes instal·lacions disposen de l'equipament descrit al Catàleg de l'Oferta de Capacitat d'instal·lacions de servei, que el client ha de tenir en compte per la influència que pugui tenir en la planificació de les operacions.

La immobilització es pot deure a una finalitat concreta, durant el cicle de transport, o per un temps indeterminat de llarga durada aliè al cicle de transport pròpiament dit.

La prioritat per a l'apartat serà per al material vinculat amb el cicle productiu. L'administrador d'infraestructures ha de destinar i fomentar, fora de les terminals de càrrega i de les estacions de viatgers, altres instal·lacions de servei amb vies d'apartador especialment adequades per a l'apartat de material rodant ferroviari de llarga durada, és a dir, fora del cicle productiu.

Es considera apartat de llarga durada de material rodant el que hagi de superar o superi un mes i que estigui fora del cicle de transport.

En casos excepcionals, si hi ha capacitat suficient i no s'altera l'operativa normal de la terminal de transport de mercaderies o de l'estació de transport de viatgers, es pot apartar material diferent del cicle productiu tipus en aquestes instal·lacions de servei, amb l'autorització prèvia i expressa de l'administrador d'infraestructures.

Es prohibeix expressament l'apartat sota catenària dels vagons que, estant fora del cicle de transport, disposin d'escala d'accés a les seves parts altes, llevat que el client faci l'avaluació de risc elèctric i adopti les mesures necessàries.

En el cas del transport de mercaderies perilloses, ja sigui en material rodant ferroviari especialitzat, així com en vagons o contenidors, només es pot apartar aquest material si es troba buit sense restes de mercaderies, net i desgasificat, d'acord amb les disposicions emmarcades al RID.

Si les instal·lacions de seguretat i el seu equipament tècnic ho permeten, els trens també es poden expedir o rebre directament des d'aquestes vies. Aquesta decisió correspon únicament al Gestor de Trànsit de l'administrador d'infraestructures.

Poden fer ús d'aquest tipus d'instal·lacions de serveis les empreses ferroviàries i els titulars de material rodant ferroviari.

Les vies d'apartador figuren al catàleg de l'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei, que es troba disponible com a annex d'aquesta DR, així com el seu equipament, que ha de ser tingut en compte pel client, per la influència que pugui tenir en la planificació de les operacions.

7.3.6. INSTAL·LACIONS DE MANTENIMENT DE MATERIAL RODANT

La relació de Centres de Manteniment de material rodant, estiguin connectats o no a l'RFIG, es pot consultar a l'aplicació PISERVI, disponible al web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR.

Les condicions de prestació de serveis en aquestes es posaran a disposició de l'interessat per part de l'explotador de la instal·lació.

Per a cadascun dels centres, es faciliten, entre altres, les dades següents:

- Comunitat autònoma i província on es troba la instal·lació.
- Nom.
- Explotador de la instal·lació
- Tipus d'instal·lació

7.3.7. ALTRES INSTAL·LACIONS TÈCNIQUES (INSTAL·LACIONS PER A MANTENIMENT, NETEJA I RENTAT, ETC.)

A més de les instal·lacions esmentades, hi ha altres instal·lacions tècniques en què es poden prestar diferents serveis, les quals es descriuen a continuació, amb especificació de l'ús al qual estan destinades i la seva ubicació.

Instal·lacions per a Manteniment lleuger de Vehicles Ferroviaris

Són instal·lacions de servei, que poden disposar o no de fossats, destinades a la realització d'intervencions de manteniment sobre els vehicles ferroviaris de transport que no necessiten instal·lacions específiques de manteniment pesant.

Aquestes instal·lacions disposen de l'equipament descrit al Catàleg de l'Oferta de Capacitat d'instal·lacions de servei per facilitar aquestes operacions, com poden ser l'enllumenat, els fossats, punts de subministrament..., que el client ha de tenir en compte en la planificació de les operacions.



Qualsevol altre equipament no descrit, i necessari per dur a terme aquestes operacions, ha de ser proveït per part del client, amb l'autorització prèvia del titular de la instal·lació. Les vies que l'administrador d'infraestructures ferroviàries designi amb aquesta finalitat a les terminals de càrrega, estacions de viatgers i altres estacions, es destinaran prioritàriament al material de transport vinculat amb l'activitat principal i tenen l'objectiu d'evitar el desplaçament del material a altres punts d'intervenció.

Poden fer ús d'aquest tipus d'instal·lacions de servei les empreses ferroviàries i els titulars de material rodant ferroviari. Les vies de manteniment lleuger de vehicles ferroviaris, així com les activitats que s'hi poden fer, figuren al catàleg d'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei, que es troba disponible al web de l'administrador d'infraestructures ferroviàries com a document annex d'aquesta DR.

Instal·lacions Auxiliars

Són instal·lacions tècniques vinculades al material rodant, on es poden verificar alguna de les tasques següents: identificar danys en rodes, caixes calentes, sobrepès, control de gàlib, estiba de càrrega, etc. Estan orientades a la seguretat en la circulació i disposen de les tecnologies adequades per complir la seva missió.

Hi ha un conjunt de bàscules distribuïdes al llarg de l'RFIG, la missió de la qual és identificar sobrepesos als vagons per tal d'evitar descarrilaments i sobre esforços a la infraestructura. En concret, hi ha 30 bàscules dinàmiques de funcionament automàtic, totes dotades de telecomandament; se'n pot consultar la seva ubicació als mapes, document annex d'aquesta DR. L'administrador d'infraestructures ferroviàries, mitjançant la Subdirecció de Sistemes i Mitjans Operacionals de la Direcció General de Circulació i Gestió de Capacitat, manté el parc de bàscules i els vagons contrast de conformitat amb la normativa vigent.

7.3.8. INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES MARÍTIMES I FLUVIALS

Les EE.FF. tenen dret a l'accés a les infraestructures ferroviàries existents a l'àmbit dels Ports Marítims o Fluvials, en les condicions establertes a aquest efecte per l'Autoritat Portuària corresponent.

La prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars a les instal·lacions de servei ubicades als ports d'interès general s'ha d'ajustar al que disposa la legislació portuària.

Per a més informació, consulti els Mapes i les Fitxes Descriptives d'instal·lacions de servei incloses a l'aplicació PISERVI, que es troben disponibles al web de l'administrador d'infraestructures com a annex d'aquesta DR.



7.3.9. INSTAL·LACIONS DE SOCORS

ón el conjunt de sistemes que es disposen a les instal·lacions de l'administrador d'infraestructures destinades a afavorir l'evacuació, l'autoprotecció de les persones i la intervenció dels serveis de rescat en situacions d'emergència.

Per obtenir informació addicional consulti:



DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y AUTOPROTECCIÓN

*Estación Madrid-Chamartín -Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 48- Edificio Comercial
28036-Madrid*

7.3.10. INSTAL·LACIONS D'APROVISIONAMENT DE COMBUSTIBLE

Són les instal·lacions dotades dels mitjans tècnics adequats per a la dispensació de gasoil per a tracció als vehicles ferroviaris amb les mesures de seguretat adequades.

Les empreses ferroviàries poden subministrar-se combustible mitjançant:

- Xarxa de punts fixos de subministrament de combustible, gestionats directament per Adif que es recull als mapes, en document annex d'aquesta DR. En aquestes instal·lacions se subministrarà per ordre d'accés al punt de subministrament.
- Punts mòbils de subministrament, prèvia sol·licitud a la Subdirecció de Gestió de Combustibles. En aquestes instal·lacions i només en el cas de subministradors de gasoil diferents d'Adif (autosubministrament), les empreses ferroviàries han d'informar el titular de la instal·lació amb l'antelació suficient i adequar-se sempre a les condicions d'ús de la instal·lació.

En aquells casos en què hi hagi comunicacions de clients amb rangs horaris coincidents, tenen preferència les que s'hagin fet en primer lloc, sempre que es trobi a la instal·lació el mitjà de subministrament que el durà a terme.

L'assignació de capacitat a la instal·lació estarà implícita en la prestació del servei de subministrament de combustible, amb independència que es tracti d'un punt fix o mòbil, i no requereix sol·licitud de capacitat. La meritació del cànon per Modalitat B per ús es produeix quan es fa el subministrament de combustible.

Es poden condicionar-se determinades vies a les terminals de transport de càrrega, dotant-les dels mitjans tècnics, de seguretat i mediambientals adequats per a la dispensació de gasoil per a tracció.

Les vies de subministrament i el seu equipament figuren al catàleg d'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei, que es troba disponible com a annex d'aquesta DR. Per obtenir informació addicional vegeu www.adif.es o consulteu:



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. ALTRES INSTAL·LACIONS FERROVIÀRIES CONNECTADES A L'RFIG (PORTS I CARREGADORS)

Ports d'interès general amb conveni de connexió a l'RFIG

Les infraestructures ferroviàries i terminals ferroviàries de mercaderies de titularitat d'una autoritat portuària que hi ha en tot moment a les zones de servei dels ports d'interès general i que estiguin connectades amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en formaran part i s'incorporaran al Catàleg d'Infraestructures de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

La connexió de les infraestructures ferroviàries i terminals de càrregues a les quals fa referència l'apartat anterior amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General es recull a la declaració sobre la xarxa i està regulada per un conveni. El dit conveni se celebrarà conjuntament per l'autoritat portuària corresponent, l'administrador general d'infraestructures ferroviàries corresponent i Puertos del Estado, per a cada port d'interès general, amb l'autorització prèvia del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, i s'hi establiran les obligacions i els drets de cadascuna de les parts d'acord amb els principis següents:

- a) L'administrador general d'infraestructura i l'Autoritat Portuària han d'establir, d'acord amb les directrius que estableixi el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, les regles per a la connexió física i funcional de les infraestructures ferroviàries i les terminals ferroviàries de mercaderies administrades per cada entitat. A aquest efecte, al conveni es definiran les línies de connexió del port amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
- b) Les autoritats portuàries han d'establir, respecte dels ports d'interès general i amb l'informe favorable previ de Puertos del Estado, les regles per al disseny i l'explotació de la xarxa ferroviària existent a cada port quan no pertorbi el funcionament adequat de la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Al conveni es recollirà qualsevol aspecte operatiu de la xarxa i les regles que haurà de respectar l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a l'adjudicació de la capacitat de les infraestructures ferroviàries i terminals de càrrega existents en l'àmbit dels ports d'interès general.

Actualment 21 Ports tenen connexió amb l'RFIG, vegeu Mapes i aplicació PISERVI, en document annex a aquesta DR.

Infraestructures Ferroviàries de Titularitat Privada (Carregadors)

Són infraestructures de titularitat privada les pertanyents a particulars, individualment o col·lectivament-

Per a l'establiment o l'explotació d'una infraestructura ferroviària de titularitat privada, el sol·licitant ha de presentar un projecte d'establiment o d'explotació de la línia que inclourà, com a mínim, una memòria explicativa de les finalitats que es persegueixen mitjançant l'establiment o l'explotació de la infraestructura, amb els seus plans generals i parcials, així com els pressupostos corresponents, les activitats que s'han de prestar en aquesta, la descripció de les obres i les circumstàncies tècniques de realització de les obres, que s'han d'ajustar a les normes que, en matèria de seguretat i d'interoperabilitat, s'estableixin reglamentàriament pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Sobre la referida infraestructura ferroviària de titularitat privada, es pot dur a terme transport ferroviari, exclusivament, per compte propi, com a complement d'altres activitats principals portades a terme pel titular.

La connexió de les infraestructures ferroviàries de titularitat privada no pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, especialment dels carregadors, amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, únicament es pot fer quan l'administrador d'infraestructures ho autoritzi expressament. El titular de la infraestructura ferroviària de titularitat privada ha de facilitar la connexió en els termes que es determinin a l'autorització.

Es defineix un carregador com la Infraestructura Ferroviària de titularitat pública o privada consistent en una instal·lació de vies per a la càrrega, la descàrrega i l'estacionament de vagons amb enllaç a una línia mitjançant una o més agulles de plena via, que serveix per a complementar l'RFIG titularitat de l'administrador d'infraestructures, incloses les dependències dedicades a la construcció, la reparació o el manteniment de material ferroviari, com ara cotxes, vagons, locomotores o maquinària de via de titularitat privada.

A l'article 52 del Reglament del sector ferroviari, es recullen les condicions en què s'efectuarà la connexió de les infraestructures ferroviàries de titularitat privada amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General i el règim de construcció i d'explotació dels elements de titularitat privada que complementin les infraestructures ferroviàries de titularitat de l'Estat.

Des de l'1 de gener de 2005 s'han autoritzat 61 connexions d'infraestructures ferroviàries de titularitat privada a l'RFIG gestionades per l'administrador d'infraestructures. El 31 de juliol de 2023 hi ha 160 derivacions particulars en explotació comercial en línies convencionals (13 privades d'ús públic) i 6 en línies d'ample mètric.

Les Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei es troben disponibles a l'aplicació PISERVI, annexa a aquesta Declaració sobre la Xarxa, especificant si es troben situats en línia d'ample convencional o en línia d'ample mètrica, les quals es troben classificades, en funció del seu ús, a:

- Carregadors privats d'ús públic
- Carregadors privats

Per a més informació, consulteu la Direcció d'Explotació Comercial (Directori d'Adif apartat 1.6).

7.3.12. CANVIADORS D' EIXOS

A la Xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures hi ha actualment dos amplituds de via interoperables entre si: Ample Estàndard (1.435 mm) i Ample Ibèric (1.668 mm). Per facilitar les connexions internes entre ambdós amplituds, així com amb altres xarxes europees, s'han desenvolupat instal·lacions automàtiques anomenades Canviadors d'Ample de Via. En altres instal·lacions tradicionals es permet la transició física d'ample mitjançant el canvi d'eixos o bogis, o bé el transbordament físic de la mercaderia. Igualment, hi ha instal·lacions de transbordament de contenidors i mercaderies als punts fronterers d'Irun i de Portbou. La seva ubicació es recull als mapes, en document annex d'aquesta DR.

Les EE.FF. tenen dret a l'ús dels canviadors d'ample de via gestionats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, en la mesura que el material rodant estigui adaptat a les seves característiques tècniques. L'administrador d'infraestructures ferroviàries garanteix en tot moment la prestació d'aquest servei associat a l'adjudicació de solcs per circular per les línies de l'RFIF.

Les operacions tècniques del material, acoblament de les locomotores, proves de frenada, descongelació de rodals, direcció de les maniobres o operacions de canvi d'ample de via, així com la responsabilitat d'aquestes, corresponen a les EE.FF.

Les EE.FF. dedicades al transport de mercaderies poden sol·licitar a TRANSFESA l'ús dels canviadors d'eixos situats a les fronteres d'Hendaia i de Cervera, en les condicions que aquesta empresa determini.

Canviadors d'ample

Són instal·lacions on es produeix el canvi necessari en un vehicle ferroviari per adaptar-lo a una amplitud de via diferent.

Hi ha dos sistemes:

- De tecnologia TALGO.
- De tecnologia CAF.

A més, algunes d'aquestes instal·lacions permeten el canvi d'ample de trens d'ambdues tecnologies. La tecnologia de canvi d'ample de trens de rodament desplaçable permet a les circulacions ferroviàries la transició entre diferents xarxes, en un temps reduït i sense molèsties per als viatgers, i és un element clau per a l'extensió progressiva dels beneficis de l'alta velocitat.

Per obtenir informació addicional consulteu:



SUBDIRECCIÓN DE OPERACIONES DE ALTA VELOCIDAD

Dirección General de Conservación y Mantenimiento.

Paseo del Rey, 32 Planta baja 28008 Madrid

Als mapes, document annex a aquesta DR, es representen les instal·lacions de canvi d'ample de via, juntament amb la informació del tipus d'ample de via de cada línia i a l'aplicació PISERVI s'inclou la informació específica d'aquestes instal·lacions.

A continuació, s'indiquen la totalitat dels canviadors d'ample especificant-ne la ubicació:

PROVINCIA	TECNOLOGÍA	TIPO	CAMBIADOR
CÓRDOBA	TALGO CAF	DUAL VERTICAL	Alcolea de Córdoba
MALAGA	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
GRANADA	TALGO	SENCILLO	Granada

Canviadors d'Eixos i Bogis

Són instal·lacions de canvi de bogis o d'eixos dels vagons (actualment només per a trànsit de mercaderies) mitjançant un sistema d'aixecament del vagó i la substitució del rodament per una altra de l'ample corresponent. Actualment, la gestió de les instal·lacions de canvi d'eixos a les fronteres es localitza a les terminals de càrrega ubicades a Hendaia i Cervera (França) i és prestada per l'empresa TRANSFESA. Al Mapa 6, en document annex d'aquesta DR, hi ha representats els canviadors d'eixos i bogis, Hendaia i Cervera i a l'aplicació PISERVI, s'inclou la informació específica d'aquestes Instal·lacions.

Canviador d'Eixos Espanya / França

Hendaia (Transfesa) per Irún / França

Canviador de Cervera (Transfesa)

7.3.13. TERMINALS DE CÀRREGA INTERMODAL

Són instal·lacions de servei destinades a la càrrega i descàrrega d'Unitats de Transport Intermodal (UTI) sobre i des de vagó (intercanvi modal) o entre vagons (transbordament). Es consideren UTI els contenidors, les caixes mòbils i els semiremolcs que viatgin sobre un vagó plataforma.

Podran fer ús d'aquest tipus d'instal·lacions de serveis les empreses ferroviàries, els carregadors de tren, els operadors de transport combinat i els agents de transport.

Per a més informació, consulteu l'aplicació PISERVI.

7.3.14. TERMINALS DESCARREGAMENT MERCADERIA GENERAL (PUNTS DE CÀRREGA)

Són les instal·lacions destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderia que estan formades, amb caràcter general, per la via i una superfície (platja) operativa paral·lela a aquesta i amb un ample màxim de 8 metres des del carril més proper. Aquestes operacions es poden fer lateralment, pels extrems de la composició o per gravetat.



Les instal·lacions de servei de les terminals intermodals de transport de càrregues que estiguin explotades directament per Adif o per altres explotadors i que prestin el servei de càrrega i descàrrega d'Unitats de Transport Intermodal (UTI), sobre i des de vagó, no tenen la consideració de punts de càrrega.

Aquestes instal·lacions disposen de l'equipament descrit al Catàleg de l'Oferta de Capacitat d'instal·lacions de servei i a l'aplicació PISERVI per facilitar les operacions de càrrega i descàrrega, com són l'enllumenat, les rampes i els molls de càrrega, els fossats de descàrrega, que el client ha de tenir en compte per la influència que pugui tenir en la planificació de les operacions.

Qualsevol altre equipament no descrit, i necessari per dur a terme aquestes operacions, ha de ser proveït per part del client, amb l'autorització prèvia del titular de la instal·lació.

Això no obstant, si per a la prestació del servei del transport ferroviari, el client requereix, a més de l'ús d'aquest tipus d'instal·lació de servei, altres espais (campes, platges d'emmagatzematge, naus...) o mitjans (grues, carretons, rampes mòbils...) que el titular de la instal·lació pot oferir, aquests mitjans es regularan mitjançant el contracte d'arrendament corresponent.

Quan un client, actuant com a proveïdor de transport, tingui assignada la capacitat d'un punt de càrrega com a origen o destinació per a un trànsit i el carregador canviï de proveïdor de transport, el client que fins en aquell moment tingués la capacitat assignada tindrà l'obligació, llevat de causa degudament justificada, de deixar lliure la instal·lació per permetre l'assignació de capacitat al nou proveïdor de transport. En el cas que en 5 dies des del requeriment del GIS no s'hagi abandonat la instal·lació, el GIS li revocarà la capacitat i l'atorgarà a favor del nou sol·licitant.

7.3.15. MODELS PER A LA SOL·LICITUD DELS SERVEIS I ANNEXOS

Els models per a la sol·licitud dels Serveis Bàsics i Auxiliars es troben disponibles a l'Annex C

ANNEX 1

ESTACIONS AMB SERVEI PERMANENT D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/O MOBILITAT REDUÏDA

ESTACIÓ	PUNT DE TROBADA	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
		PLAÇA APARCAMENT	VESTIBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	BANYS	CADIRA DE RODES
A CORUÑA	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
ALCÁZAR DE SAN JUAN	Vestíbul	●	●	●	●	●
ALGECIRAS	Atenció al Client ADIF	●	●	●	●	●
ALMERÍA INTERMODAL	Atenció al Client ADIF	●	●		●	●
AVILA	Vestíbul	●	●	●	●	●
BADAJOS	Vestíbul	●	●	●	●	●
BILBAO - ABANDO INDALECIO PRIETO	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
BURGOS ROSA MANZANO	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
CÁDIZ	Vestíbul	●	●	●	●	●
CARTAGENA	Centre Assistència PMR ADIF	●	●	●	●	●
GIJÓN	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
HUELVA	Vestíbul	●	●		●	●
HUESCA	Vestíbul	●	●	●	●	●

NOTES:
Estacions amb prestació d'assistència permanent fins a 30 minuts abans de la sortida del tren.

ESTACIÓ	PUNT DE TROBADA	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
		PLAÇA APARCAMENT	VESTIBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	BANYS	CADIRA DE RODES
IRÚN	Centre Assistència PMR ADIF	●	●	●	●	●
JAÉN	Vestíbul	●	●	●	●	●
JEREZ DE LA FRONTERA	Vestíbul	●	●	●	●	●
LINARES BAEZA	Vestíbul	●	●		●	●
LOGROÑO	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
LUGO	Vestíbul	●	●	●	●	●
MADRID ATOCHA CERCANÍAS	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
MADRID PRÍNCIPE PÍO	Venda de Billets RENFE-OPERADORA		●	●	●	●
MÉRIDA	Vestíbul	●	●	●	●	●
MIRANDA DE EBRO	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
MONFORTE DE LEMOS	Vestíbul	●	●		●	●
ORIHUELA MIGUEL HERNÁNDEZ	Vestíbul	●	●	●	●	●
OVIEDO	Vestíbul	●	●	●	●	●
PAMPLONA	Atenció al client ADIF	●	●		●	●
SALAMANCA	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
SAN FERNANDO - BAHÍA SUR	Venda de Billets RENFE-OPERADORA	●	●	●	●	●
SANTANDER	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
TARRAGONA	Centre Assistència PMR ADIF	●	●		●	●

NOTES:
Estacions amb prestació d'assistència permanent fins a 30 minuts abans de la sortida del tren.

ESTACIÓ	PUNT DE TROBADA	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
		PLAÇA APARCAMENT	VESTIBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	BANYS	CADIRA DE RODES
TERUEL	Centre Assistència PMR ADIF	●	●	●	●	●
VALENCIA ESTACIÓ DEL NORD	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●
VITORIA / GASTEIZ	Atenció al client ADIF	●	●	●	●	●

NOTES:
Estacions amb prestació d'assistència permanent fins a 30 minuts abans de la sortida del tren.

ANNEX 2

ESTACIONS AMB SERVEI D'ASSISTÈNCIA PUNTUAL A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/O MOBILITAT REDUÏDA

ESTACIÓ	PUNT DE TROBADA	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ					ESTACIÓ	PUNT DE TROBADA	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
		PLAÇA APARCAMENT	VESTIBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	BANYS	CALDIRA DE RODES			PLAÇA APARCAMENT	VESTIBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	BANYS	CALDIRA DE RODES
ALMANSA	VESTÍBUL	•	•		•	•	FERROL	VESTÍBUL	•	•	•	•	•
ARÉVALO		•	•	•	•	•	FIGUERES		•	•	•	•	•
ASTORGA		•	•	•	•	•	FLAÇÀ		•	•	•	•	•
BALSICAS - MAR MENOR		•	•		•	•	GANDÍA		•	•	•	•	•
BARCELONA FRANÇA		•	•	•	•	•	L'ALDEA AMPOSTA		•	•	•		•
BENICARLÓ-PENÍSCOLA		•	•	•	•	•	LA PALMA DEL CONDADO			•		•	•
BENICASSIM		•	•	•		•	LEBRIJA		•	•	•	•	•
BOBADILLA		•	•		•	•	MANZANARES		•	•	•	•	•
BRIVIESCA		•	•		•	•	MATAPORQUERA		•	•		•	•
CALAHORRA		•	•		•	•	MEDINA DEL CAMPO		•	•		•	•
CALLOSA DE SEGURA-COX		•	•	•	•	•	MIERES PUENTE		•	•	•	•	•
CAMPUS UNIVERSITARIO DE RABANALES				•	•		MONTIJO		•	•		•	•
CASTEJÓN DE EBRO		•	•		•	•	NAVALMORAL DE LA MATA		•	•		•	•
CORTES DE NAVARRA		•	•		•	•	O BARCO DE VALDEORRAS			•	•	•	•
CULLERA		•	•	•	•	•	OROPESA DE TOLEDO		•	•		•	•
DAIMIEL		•	•	•	•	•	PEÑARANDA DE BRACAMONTE			•		•	•
ELDA-PETRETER		•	•	•	•	•	PLASENCIA		•	•	•	•	•
ESPELUY		•	•		•	•							

ADIF_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_V0 (ED 28/02/2025)

ESTACIÓ	PUNT DE TROBADA	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
		PLAÇA APARCAMENT	VESTIBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	BANYS	CALDIRA DE RODES
PONFERRADA	VESTÍBUL	●	●		●	●
PORT AVENTURA				●		●
PORTBOU			●		●	●
PUERTO DE SANTA MARÍA		●	●	●	●	●
REDONDELA AV		●	●	●	●	●
REUS		●	●	●	●	●
RONDA		●	●	●	●	●
SAGUNTO		●	●	●	●	●
SAHAGÚN		●	●			●
SARRIA		●	●		●	●
SOCUÉLLAMOS		●	●	●	●	●
SORIA		●	●	●	●	●
TAFALLA		●	●		●	●
TALAVERA DE LA REINA		●	●		●	●
TORREDEMBARRA			●			●
TORRELAVEGA		●	●		●	●
TORTOSA			●	●	●	●
TUDELA DE NAVARRA		●	●		●	●

ESTACIÓ	PUNT DE TROBADA	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
		PLAÇA APARCAMENT	VESTIBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	BANYS	CALDIRA DE RODES
VALDEPEÑAS	VESTÍBUL	●	●		●	●
VEGUELLINA		●	●		●	
VIGO GUIXAR		●	●	●	●	●
VILLACAÑAS		●	●		●	●
VILLALBA DE GUADARRAMA		●	●	●	●	●
VILLANUEVA DE LA SERENA		●	●		●	●
VILLARROBLEDO		●	●		●	●
VILLASEQUILLA		●	●			●
VILLENA		●	●		●	●
VINARÒS		●	●	●	●	●
XÀTIVA		●	●	●	●	●
ZAMORA		●	●	●	●	●
ZUMÁRRAGA			●	●	●	●

NOTES:
Estacions amb prestació d'assistència puntual, on cal sol·licitar l'assistència amb almenys 12 hores d'antelació.

ADIF_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V0 (ED 28/02/2025)



8 ANNEXS

- A_ Horari de Servei
- B_ Catàlegs de Solcs Internacionals
- C_ Models de Sol·licitud
- D_ Documentació de referència
- E_ Glosari
- F_ Catàleg d'Eixos i Línies RFIG
- G_ Capacitat Mitjana de les Principals Línies
- H_ Classificació de Línies per Tipus
- I_ Models Contractuals
- J_ Resolució de Conflictes
- K_ Intercanvi d'informació
- L_ Informació Preliminar de la 2ª Oferta de Capacitat Marc



Apèndix A

Horario de Servei

2024/2025 y 2025/2026

- El diumenge 15 de desembre de 2024 comença el nou Horari de Servei de l'any 2025, el qual finalitzarà el dissabte 13 de desembre de 2025.
- El diumenge 14 de desembre de 2025 comença el nou Horari de Servei de l'any 2026, el qual finalitzarà el dissabte 12 de desembre de 2026.
- L'Horari de Servei marca els terminis efectius que s'han de complir durant els procediments d'Adjudicació de Capacitat d'Infraestructura d'acord amb la LSF i l'Ordre FOM 897/2005, descrits al Capítol 4 d'aquesta DR.



GENER	FEBRER	MARÇ	ABRIL	MAIG	JUNY
DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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
JULIOL	AGOST	SETEMBRE	OCTUBRE	NOVEMBRE	DESEMBRE
DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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



2025

GENER						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
			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	

FEBRER						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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		

MARÇ						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
			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		

MAIG						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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

JUNY						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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						

JULIOL						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
			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	

AGOST						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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						

SETEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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						

OCTUBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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					

NOVEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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						

DESEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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					

PRINCIPALS FITES:

HORARI DE SERVEI 2024-2025		CALENDARI AJUST CONCERTAT		AJUSTOS MENSUALS	
		2024		2025	
15-des-24	Inici Horari de Servei 2024/2025	09-jun-24	Ajust concertat	08-jun-25	04-feb-24
08-abr-24	Límit per a sol·licituds internacionals				02-feb-25
15-jun-24	Límit per a sol·licituds nacionals	09-feb-24	Sol·licituds	08-feb-25	03-mar-24
01-jul-24	Assignació provisional de capacitat internacional				02-mar-25
02-ago-24	Final del període d'al·legacions internacional	09-mar-24	Assignació provisional de capacitat	08-mar-25	07-abr-24
15-ago-24	Asignación provisional de capacidad nacional				06-abr-25
19-ago-24	Assignació definitiva de capacitat internacional	09-abr-24	Assignació definitiva de capacitat	08-abr-25	05-mai-24
16-set-24	Final del període d'al·legacions nacional				04-mai-25
15-oct-24	Assignació definitiva de capacitat nacional	09-mai-24	Comunicació de l'anunci de trens	08-mai-25	04-ago-24
01-nov-24	Comunicació de l'anunci de trens				03-ago-25
					01-set-24
					07-set-25
					06-oct-24
					05-oct-25
					03-nov-24
					02-nov-25

Ús:

- Es poden designar altres dates per a Ajustos Concertats quan entrin en funcionament noves infraestructures.
- Aquestes dates es comunicaran amb l'antelació oportuna.
- Les dates internacionals són conformes amb el calendari d'RNE.



2025

GENER						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
			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	

FEBRER						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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		

MARÇ						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
			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		

MAIG						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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

JUNY						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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						

JULIOL						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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					

AGOST						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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						

SETEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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						

OCTUBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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					

NOVEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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						

DESEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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					



2026

GENER						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				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

FEBRER						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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	

MARÇ						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				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	

MAIG						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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						

JUNY						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
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					

JULIOL						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				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

AGOST						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					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						

SETEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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					

OCTUBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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					

NOVEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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						

DESEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						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					

PRINCIPALS FITES:

HORARI DE SERVEI 2025-2026		CALENDARI AJUST CONCERTAT		AJUSTOS MENSUALS	
		2025		2026	
14-des-25	Inici Horari de Servei 2025/2026	8-jun-25	Ajust concertat	14-jun-26	02-feb-25 01-feb-26
14-abr-25	Límit per a sol·licituds internacionals				02-mar-25 01-mar-26
14-jun-25	Límit per a sol·licituds nacionals	08-feb-25	Sol·licituds	14-feb-26	06-abr-25 05-abr-26
07-jul-25	Assignació provisional de capacitat internacional	08-mar-25	Assignació provisional de capacitat	14-mar-26	04-mai-26 03-mai-26
08-ago-25	Final del període d'al·legacions internacional				03-ago-25 02-ago-26
14-ago-25	Asignación provisional de capacidad nacional	23-mar-25	Fi del període d'al·legacions	29-mar-26	07-set-25 06-set-26
25-ago-25	Assignació definitiva de capacitat internacional	08-abr-25	Assignació definitiva de capacitat	14-abr-26	05-oct-25 04-oct-26
15-set-25	Final del període d'al·legacions nacional				02-nov-25 01-nov-26
14-oct-25	Assignació definitiva de capacitat nacional				
29-oct-25	Comunicació de l'anunci de trens	08-mai-25	Comunicació de l'anunci de trens	14-mai-26	

Ús:

- Es poden designar altres dates per a Ajustos Concertats quan entrin en funcionament noves infraestructures.
- Aquestes dates es comunicaran amb l'antelació oportuna.
- Les dates internacionals són conformes amb el calendari d'RNE.

Apèndix B

Catàleg de Solcs

Internacionales 2025/2026

SOLCS DEL CORREDOR: HENDAYA-IRÚN-MADRID-ALGECIRAS / FUENTES DE OÑORO-VILAR FORMOSO (CORREDOR ATLÀNTIC) .

Nº de Solc	Madrid - Abroñigal	Grisén	Irún	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40166/7 (1)	23:05	04:48	10:17	Forbach/ Ludwigshafen	1130tn 450m Loc 253
Nº de Solc	Connexiones	Irún	Grisén	M. Abroñigal	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40908/9 (1)	Forbach/ Ludwigshafen	11:22	17:07	22:24	1080tn 450m Loc 253
Nº de Solc	Algeciras	Madrid - Abroñigal	Irún	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40197/6 (1)	17:04	09:30	21:57	Tourcoing/ Ambers	1060t, 450m, Loc 335/253 1130t, 450m, Loc 253
Nº de Solc	Connexiones	Hendaya	Ciempozuelos	Algeciras	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40612/1	Einsiedlerhof	18:37	06:35	08:40 (+1)	1080t, 450m, Loc 253 1080t, 450m, Loc 253
Nº de Solc	Vicálvaro Cl.	Miranda de Ebro	Hendaya	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40161/0	00:28	07:48	12:25	Tourcoing/ Ambers	1080t 450m Loc 253

Nº de Solc	Connexions	Irún	Grisén	Madrid - Abroñigal	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40194/5 (1)	Tourcoing/ Ambers	09:33	15:15	20:56	1080t 450m Loc 253
Nº de Solc	Villafra	-	Hendaya	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40661/0	12:03		16:26	Hendaya / Lyon Sibelin	1080t 450m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Hendaya	-	Villafra	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40668/9	Lyon Sibelin / Hendaya	19:51		00:12 (+1)	1080t 450m Loc 253
Nº de Solc	Zaragoza (Grisén)	Pamplona	Hendaya	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40831/0	12:58	14:58	18:58	Mannheim	1080t 450m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Hendaya	Altsasu	Zaragoza (CIM)	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40950/1	Tourcoing/ Ambers	11:03	13:34	17:20	1080tn 450m Loc 253

(1) Solcs que circulen parcialment pel Corredor Mediterrani entre Madrid i Grisén.

Nº de Solc	Pamplona	Altsasu	Hendaya	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40961/0	13:00	13:23	16:23	Forbach /Mannheim	1080t 450m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Hendaya	Grisén	Ciempozuelos	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40614/3	Einsiedlerhof	21:58	2:53 (+1)	08:23 (+1)	1080t 450m Loc 253
Nº de Solc	Bilbao	Miranda de Ebro	Hendaya	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40662/3	14:00	16:45	20:05	Hendaya / Saarbrücken	1240t 450m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Hendaya	Miranda de Ebro	Bilbao	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40610/1	Hendaya / Saarbrücken	16:01	19:35	22:25	1080t 450m Loc 253
Nº de Solc	Vilar Formoso	Medina del Campo	Hendaya	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40962/3	01:30	05:35	12:58	Lisboa, Leixoes, Hendaya	1200t, 450m, Loc 335 1200t, 450m, Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Hendaya	Medina del Campo	Vilar Formoso	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40814/5	Lisboa, Leixoes, Hendaya	05:11	12:17	15:30	1080t, 450m, Loc 253 1080t, 450m, Loc 335
Nº de Solc	Salamanca	-	Vilar Formoso	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40940/1	09:25	-	11:40	Entroncamento	1970t 406m Loc333 (DT)
Nº de Solc	Connexions	Vilar Formoso	-	Salamanca	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40944/5	Entroncamento	12:33	-	14:26	500t 406m Loc 333
Nº de Solc	Vilar Formoso	Medina del Campo	Madrid - Abroñigal	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40206/7	02:38	06:55	11:49	Entroncamento / Lisboa	1060t 480m Loc333
Nº de Solc	Connexions	Madrid - Abroñigal	Medina del Campo	Vilar Formoso	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40023/2	Entroncamento / Lisboa	16:40	22:15	01:37 (+1)	1060t 480m Loc 333

SOLCS DEL CORREDOR: BADAJOZ-MÉRIDA (CORREDOR ATLÀNTIC).

Nº de Solc	Mérida	Badajoz	KM. 517,6 (Fronteira)	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40816	05:07	06:10	06:17	Entroncamento / La Salud	1140t 450m Loc 335
Nº de Solc	Connexions	KM. 517,6 (Fronteira)	Badajoz	Mérida	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40819	Entroncamento / La Salud	01:38	2:40	03:33	1140t 450m Loc335

SOLCS DEL CORREDOR: CERBERE-PORTBOU-BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR MEDITERRANI).

Nº de Solc	Granollers	-	Portbou	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40105	21:45	-	23:54	Metz y Amberes	960t 500m Loc 253
40893	20:23	-	22:46	Lyon y Forbach	960t 500m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Portbou	-	Granollers	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40890	Lyon y Forbach	03:10	-	05:39	960t 500m Loc 253
40112	Metz y Amberes	04:10	-	06:15	960t 500m Loc 253
Nº de Solc	Constantí	Gerona	Portbou	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40117/6	19:40	23:49	00:46	Lyon y Forbach	960t 450m Loc 253
40553/2	18:30	22:23	23:22	Metz y Amberes	960t 450m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Portbou	Gerona	Constantí	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40110/1	Metz y Amberes	04:18	05:08-	09:33	960t 450m Loc 253
40258/9	Lyon y Forbach	01:15	02:13	06:08	960 t 450 m Loc 253

SOLCS DEL CORREDOR: FIGUERES V.-BARCELONA (CORREDOR MEDITERRANI).

Nº de Solc	Grisén	Tarragona	Cerbère	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40882/3	19:17	02:32 (+1)	06:52 (+1)	Lyon y Forbach	960t 450m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Cerbère	Tarragona	Grisén	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40586/7	Lyon y Forbach	00:46	04:29	09:26	960t 450m Loc 253
Nº de Solc	Algeciras	Vicálvaro Cl.	Cerbère	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40152/3 (2)	17:04	12:30	03:55	Lyon y Modane	1060t, 450m, Loc 335/253 960 t 500 m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Cerbère	Vicálvaro Cl.	Algeciras	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40512/3 (2)	Lyon y Modane	22:12	11:30 (+1)	08:40	1080t, 450m, Loc 253 1080t, 450m, Loc 253/335
Nº de Solc	Almería	Vicálvaro Cl.	Cerbère	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40459 (2) +40152/3	19:30	12:30 (+1)	03:56 (+2)	Lyon y Modane	750t, 430m, Loc 335 960t, 450m, Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Cerbère	Vicálvaro Cl.	Almería	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
50512/3 + 40546 (2)	Lyon y Modane	22:54	12:33	10:40	1080 t, 450 m, Loc 253 960 t 430 m Loc 335
Nº de Solc	Murcia	Silla	Cerbère	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40490/1	07:10	12:11	--	Lyon, Forbach	960t 450m Loc 335 1000t 500m Loc 253
40248/9	-	15:15	00:38 (+1)	Lyon, Forbach	1000t 500m Loc 253
40246/7	-	21:02	04:27 (+1)	Lyon, Forbach	1000t 500m Loc 253
Nº de Solc	Connexions	Cerbère	Silla	Murcia	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
40846/7 40848/9	Lyon, Forbach	2:17	09:57 / 11:25	16:11 / 16:11	1000t 450m Loc 253 960t 450m Loc 335
40844/5	Lyon, Forbach	12:53	22:38	-	1000t 450m Loc 253

Nº de Solc	Barcelona M./CT.	Figueras V.	Lím. Adif-TP Ferro	Connexions	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
46117	3:45	6:34	6:39	Lyon, Forbach	1500t 750m Loc 252 (DT)/256
46191	04:55	07:01	08:28	Lyon, Forbach	1500t 750m Loc 252 (DT)/256
46199	08:50	11:38	11:43	Lyon, Forbach	1500t 750m Loc 252 (DT)/256
46195	19:50	23:04	23:08	Somain	1500t 750m Loc 252 (DT)/256
Nº de Solc	Connexions	Lím. Adif-TP Ferro	Figueras V.	Barcelona M. /CT.	Càrrega, Longitud i Locomotora Tipus
46186	Somain	05:42	05:49	08:44	1500t 750m Loc 252 (DT)/256
46188	Lyon, Forbach	19:35	18:07	22:13	1500t 750m Loc 252 (DT)/256
46190	Lyon, Forbach	20:11	20:38	23:03	1500t 750m Loc 252 (DT)/256
46248	Lyon, Forbach	21:28	21:57	00:21	1500t 750m Loc 252 (DT)/256

(2) Solcs compartits amb el 40193 i el 40612/3 del corredor Atlàntic.

Annex C

Models de sol·licitud:

- * de Capacitat d'Infraestructura
- * de Capacitat en Instal·lacions de Servei
- * de Serveis Bàsics
- * de Serveis Auxiliars

Disponibles a l'enllaç següent:

Models Sol·licitud



Annex D

Documentació de Referència

Actualitzat a 28 de febrer de 2025.

DRET INTERNACIONAL

Conveni Internacional relatiu als Transports Internacionals per Ferrocarril (COTIF), fet a Berna el 9 de maig de 1980. **BOE 16, de 18/01/1986.** Correcció d'errades **BOE 125, de 26/05/1986** (versió actualitzada). Modificat per Protocol de Vínus de 3 de juny de 1999.

BOE 149, de divendres, 23 juny de 2006.

Esmenes al Conveni relatiu als transports internacionals per ferrocarril (COTIF) i als seus Apèndixs, adoptades a Berna el 14 de juny de 2017 a la 10a reunió del Comitè d'Experts Tècnics de l'Organització Intergovernamental per als Transports Internacionals per Ferrocarril (OTIF).

BOE 40, de 15 de febrer de 2019.

Esmenes al Reglament relatiu al Transport Internacional de Mercaderies Perilloses per Ferrocarril (RID 2019), Apèndix C del Conveni relatiu als Transports Internacionals per Ferrocarril (COTIF), fet a Berna el 9 de maig de 1980, adoptades per la Comissió d'experts per al transport de mercaderies perilloses en la seva 55a sessió celebrada a Berna el 30 de maig de 2018.

BOE 145, de 18 de juny de 2019.

Text esmenat del Reglament relatiu al transport internacional de mercaderies perilloses per ferrocarril (RID 2021), Apèndix C del Conveni relatiu als Transports Internacionals per Ferrocarril (COTIF), fet a Berna el 9 de maig de 1980, amb les Esmenes adoptades per la Comissió d'experts per al transport de mercaderies perilloses mitjançant procediment escrit.

BOE 120, de 20 de maig de 2021.

Acord entre la Unió Europea i l'Organització Intergovernamental per als Transports Internacionals per Ferrocarril d'adhesió de la Unió Europea al Conveni relatiu als transports internacionals per ferrocarril (COTIF), de 9 de maig de 1980, modificat pel Protocol de Vínus, de 3 de juny del 1999. Informació sobre l'entrada en vigor el dia 1 de juliol de 2011

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 13 de juliol de 2011.



Conveni Internacional sobre Harmonització dels Controls de Mercaderies a les Fronteres (Conveni sobre Harmonització), Ginebra, 21 d'octubre de 1982, pel qual es modifica l'Annex 9 "Agilització dels procediments d'encreuament de fronteres en el transport ferroviari internacional de mercaderies".

Modificació del DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 30 de novembre de 2011.

NORMATIVA EUROPEA

REGLAMENTS

Reglament (CEE) núm. 1108/1970, del Consell, de 4 de juny de 1970. Pel qual s'estableix una comptabilitat de les despeses relatives a les infraestructures dels transports per ferrocarril, per carretera i per via navegable.

DO L 130, de 15 de juny de 1970

Reglament (CE) 332/2007 de la Comissió, de 27 de març de 2007. Relatiu a les modalitats tècniques de transmissió de les estadístiques sobre el transport ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 56, de 29 de febrer de 2008.

Reglament (CE) 653/2007, de 13 de juny, sobre l'ús d'un format europeu comú per als certificats de seguretat i els documents de sol·licitud de conformitat amb l'article 10 de la Directiva 2004/49/CE i sobre la validesa dels certificats de seguretat expedits en virtut de la Directiva 2001/14/CE.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 153/9, de 14 de juny de 2007.

Reglament (CE) 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007. Sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i pel qual es deroguen els Reglaments (CEE) núm. 1191/69 i (CEE) núm. 1107/70 del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre de 2007.

M1 Reglament (UE) 2338/2016 DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL, de 14 de desembre de 2016.

Reglament (CE) 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre del 2007. Sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre de 2007.

Vigent fins al 6 de juny de 2023, data en què entra en vigor el Reglament (UE) 2021/782 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, publicat al DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L172/1, de 17 de maig de 2021.

Reglament (CE) 451/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2008. Pel qual s'estableix una nova classificació estadística de productes per activitats (CPA) i es deroga el Reglament (CEE) núm. 3696/93 del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 145, de 4 de juny de 2008.

Reglament (CE) 169/2009 del Consell, de 26 de febrer de 2009. Pel qual s'apliquen les normes de competència als sectors dels transports per ferrocarril, per carretera i per via navegable.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 61/1, de 5 de març de 2009.

Reglament (UE) 36/2010 de la Comissió, de 3 de desembre de 2009. Sobre els models comunitaris de llicències de conducció de trens, certificats complementaris, còpies autenticades de certificats complementaris i formularis de sol·licitud de llicències de conducció de trens, en aplicació de la Directiva 2007/59/CE del Parlament Europeu i del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 13/1, de 19 de gener de 2010.

Modificat per: M1 Reglament (UE) 519/2013 DE LA COMISSIÓ, de 21 de febrer de 2013.

Rectificat per: C1 Rectificació, DO L 286, 4.11.2010, p. 22 (36/2010).

Reglament (UE) núm. 913/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de setembre de 2010. Sobre una xarxa ferroviària europea per a un transport de mercaderies competitiu.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 276/22, de 20 d'octubre de 2010.

Reglament (UE) núm. 454/2011 de la Comissió, de 5 de maig de 2011. Relatiu a l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent al subsistema "aplicacions telemàtiques per als serveis de viatgers" del sistema ferroviari transeuropeu.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 de maig de 2011.

Modificat per: M1 Reglament (UE) 665/2012 de la Comissió, de 20 de juliol de 2012.

M2 Reglament (UE) 1273/2013 de la Comissió, de 6 de desembre de 2013.

M3 Reglament (UE) 2015/302 de la Comissió, de 26 de febrer de 2015.

M4 Reglament d'Execució (UE) 2019/775 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

Reglament (UE) Núm. 1078/2012 de la Comissió, de 16 novembre de 2012. Relatiu a un mètode comú de seguretat en matèria de vigilància que han d'aplicar les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures que hagin obtingut un certificat de seguretat o una autorització de seguretat, així com les entitats encarregades del manteniment.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 17 de novembre de 2012.

Reglament (UE) núm. 321/2013 de la Comissió, de 13 març de 2013. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa al subsistema "material rodant - vagon de mercaderies" del sistema ferroviari de la Unió Europea i pel qual es deroga la Decisió 2006/861/CE.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 d'abril de 2013.

Modificat per:

M1 Reglament (UE) 1236/2013 DE LA COMISSIÓ, de 2 de desembre de 2013.

M2 Reglament (UE) 2015/924 de la Comissió, de 17 de juny de 2015.

M3 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió de 16 de maig de 2019

M4 Reglament d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament d'Execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013. Relatiu a l'adopció d'un mètode de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 352/2009.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 3 de maig de 2013.

Modificat per:

M1 Reglament d'Execució (UE) 2015/1136 de la Comissió, de 14 de juliol de 2015.

Reglament (UE) núm. 1315/2013 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2013. Sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transport, i pel qual es deroga la Decisió núm. 661/2010/UE

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 20 de desembre de 2013.

Modificat per: M1 Reglament delegat (UE) 2023/1176 DE LA COMISSIÓ, de 14 de juliol de 2022.

Reglament (UE) núm. 642/2014 del Consell, de 16 de juny de 2014. Pel qual s'estableix l'Empresa Comuna Shift2Rail.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 17 de juny de 2014.

Reglament (UE) núm. 1299/2014 de la Comissió, de 18 de novembre de 2014. Relatiu a les especificacions tècniques d'interoperabilitat del subsistema infraestructura al sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M2 Reglament d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) núm. 1300/2014 de la Comissió, de 18 de novembre de 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa a l'accessibilitat del sistema ferroviari de la Unió per a les persones amb discapacitat i les persones de mobilitat reduïda. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2019/772 de la Comissió, de 16 de maig de 2019, pel qual es modifica el Reglament (UE) núm. 1300/2014 pel que fa a l'inventari d'actius, per identificar els obstacles a l'accessibilitat, proporcionar informació als usuaris i controlar i avaluar els avenços en matèria d'accessibilitat. (Modificació de l'ETI de persones de mobilitat reduïda).

M2 Reglament d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) núm. 1301/2014 de la Comissió, de 18 de novembre de 2014. Sobre especificacions tècniques d'interoperabilitat del subsistema d'energia del sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2018/868 de la Comissió, de 13 de juny de 2018.

M2 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M3 Reglament d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) núm. 1302/2014 de la Comissió, de 18 de novembre del 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat del subsistema de material rodant "locomotores i material rodant de rodalies" del sistema ferroviari a la Unió Europea. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 de desembre del 2014.

M1: Reglament d'Execució (UE) 2018/868 de la Comissió, de 13 de juny de 2018. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 14 de juny de 2018.

M2 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M3 Reglament d'Execució (UE) 2020/387 de la Comissió, de 9 de març de 2020, pel qual es modifiquen els Reglaments (UE) núm. 321/2013, (UE) núm. 1302/2014 i (UE) 2016/919 pel que fa a l'ampliació de l'àrea d'ús i dels períodes transitoris.

M4 Reglament d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) núm. 1303/2014 de la Comissió, de 18 de novembre del 2014. Sobre especificació tècnica d'interoperabilitat relativa a la "seguretat als túnels ferroviaris" del sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 de desembre de 2014.

M1: Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M2: Reglament d'Execució (UE) 2020/387 de la Comissió, de 9 de març de 2020.

Reglament (UE) núm. 1304/2014 de la Comissió, de 26 de novembre de 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat aplicable al subsistema –material rodant-soroll– i pel qual es modifica la decisió 2008/232/CE i es deroga la decisió 2011/229/UE.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 359, de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2019/774 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M2 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M3 Reglamento d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) núm. 1305/2014 de la Comissió, d'11 de desembre de 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat referent al subsistema d'aplicacions telemàtiques per al transport de mercaderies a la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 62/2006.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 de desembre de 2014.

M1: Reglament d'Execució (UE) 2018/278 de la Comissió, de 23 de febrer de 2018: es modifica l'annex del Reglament.

M2: Reglament d'Execució (UE) 2019/778 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M3: Reglament d'Execució (UE) 2021/541 de la Comissió, de 26 de març de 2021.

Reglament d'Execució (UE) núm. 10/2015 de la Comissió, de 6 de gener de 2015. Sobre criteris per als candidats a l'obtenció de capacitat d'infraestructura ferroviària i pel qual es deroga el Reglament d'Execució (UE) núm. 870/2014.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 7 de gener de 2015.

Reglament d'Execució (UE) núm. 171/2015 de la Comissió, de 4 de febrer de 2015. Relatiu a determinats aspectes del procediment de concessió de llicències a les empreses ferroviàries.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 5 de febrer de 2015.

Reglament (UE) núm. 302/2015 de la Comissió, de 25 de febrer de 2015. Pel qual es modifica el reglament (UE) núm. 454/2011, relatiu a l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent al subsistema “aplicacions telemàtiques per als serveis de viatgers”, del sistema ferroviari transeuropeu.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 26 de febrer de 2015.



Reglament d'Execució (UE) núm. 909/2015 de la Comissió, de 12 de juny de 2015. Relatiu a les modalitats de càlcul dels costos directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 13 de juny de 2015.

Reglament (UE) núm. 995/2015 de la Comissió, de 8 de juny de 2015. Pel que es modifica la decisió 2012/757/UE, sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa al subsistema "explotació i gestió del trànsit", del sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 30 de juny de 2015.

Reglament d'Execució (UE) núm. 1100/2015 de la Comissió, de 7 de juliol de 2015. Sobre les obligacions d'informació dels Estats membre en el marc de la supervisió del mercat ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 9 de juliol de 2015.

Reglament d'Execució (UE) núm. 545/2016 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016. Sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 8 d'abril de 2016.

Reglament d'Execució (UE) núm. 796/2016 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016. Relatiu a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 881/2004.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 26 de maig de 2016.

Reglament (UE) núm. 2337/2016 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de desembre de 2016. Pel qual es deroga el Reglament (CEE) núm. 1192/69 del Consell, relatiu a les normes comunes per a la normalització dels comptes de les empreses ferroviàries.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 23 de desembre de 2016.

Reglament (UE) 2338/2016 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de desembre de 2016, que modifica el Reglament (CE) no 1370/2007 pel que fa a l'obertura del mercat dels serveis nacionals de transport de viatgers per ferrocarril.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 354/22, de 23 de desembre de 2016

Reglament d'Execució 6/2017 de la Comissió, de 5 de gener de 2017. Sobre el Pla de Desplegament europeu del Sistema Europeu de Gestió de Trànsit Ferroviari. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 6 de gener de 2017.

Reglament d'Execució 2177/2017 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017. Relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 23 de novembre de 2017.

Reglament d'Execució (UE) 545/2018 de la Comissió, de 4 d'abril de 2018. Pel qual s'estableixen les disposicions pràctiques relatives a l'autorització de vehicles ferroviaris i al procés d'autorització de tipus de vehicles ferroviaris d'acord amb la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell (Text pertinent a efectes de l'EEE.)

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 6 d'abril de 2018.

Modificat per Reglament d'Execució (UE) 781/2020 de la Comissió de 12 de juny de 2020 pel qual es modifica el Reglament d'Execució (UE) 2018/545 de la Comissió pel que fa a les dates aplicables i determinades disposicions transitòries després de l'ampliació del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglament (UE) 643/2018 del Parlament Europeu i del Consell, de 18 d'abril de 2018. Relatiu a les estadístiques sobre transport ferroviari.

Queda derogat el Reglament (CE) 91/2003, de 16 de desembre de 2002.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 2 de maig de 2018.

Reglament Delegat (UE) 761/2018 de la Comissió, de 16 de febrer de 2018. Pel qual s'estableixen mètodes comuns de seguretat per a la supervisió per les autoritats nacionals de seguretat després de l'expedició d'un certificat de seguretat únic o una autorització de seguretat d'acord amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 1077/2012 de la Comissió

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 25 de maig de 2018.

Modificat per Reglament Delegat (UE) 2020/782 de la Comissió de 12 de juny de 2020 pel que fa a les dates d'aplicació després de la pròrroga del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglament Delegat (UE) 762/2018 de la Comissió, de 8 de març de 2018. Pel qual s'estableixen mètodes comuns de seguretat sobre els requisits del sistema de gestió de la seguretat de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroguen els Reglaments (UE) núm. 1158/2010 i (UE) núm. 1169/2010 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 25 de maig de 2018.

Modificat per Reglament Delegat (UE) 2020/782 de la Comissió, de 12 de juny de 2020, pel que fa a les dates d'aplicació després de la pròrroga del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell

Reglament d'Execució (UE) 763/2018 de la Comissió, de 9 d'abril de 2018. Pel qual s'estableixen les modalitats pràctiques per a l'expedició de certificats de seguretat únics a empreses ferroviàries d'acord amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 653/2007 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 25 de maig de 2018.

Reglament d'Execució (UE) 764/2018 de la Comissió, de 2 de maig de 2018. Sobre les taxes i els cànonns que s'han d'abonar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i les condicions de pagament.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 25 de maig de 2018.

Reglament d'Execució (UE) 867/2018 de la Comissió, de 13 de juny de 2018. Pel qual s'estableix el reglament intern de la(les) Sala(es) de Recurs de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 14 de juny de 2018.

Reglament d'Execució (UE) 1795/2018 de la Comissió de 20 de novembre de 2018, pel qual s'estableixen el procediment i els criteris per a l'aplicació de la prova d'equilibri econòmic d'acord amb l'article 11 de la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 294/5, de 21 de novembre de 2018

Reglament d'execució (UE) 1602/2018 de la Comissió, d'11 d'octubre de 2018. Pel qual es modifica l'annex I del Reglament (CEE) núm. 2658/87 del Consell relatiu a la nomenclatura aranzelària i estadística i a l'aranzel duaner comú. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 31 d'octubre de 2018.

Reglament d'Execució (UE) 250/2019 de la Comissió de 12 de febrer de 2019. Relatiu a les plantilles per a les declaracions i els certificats «CE» dels components i els subsistemes d'interoperabilitat ferroviària, al model de declaració de conformitat amb un tipus autoritzat de vehicle ferroviari i als procediments de verificació «CE» per a subsistemes de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 201/2011 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 13 de febrer de 2019.

Modificat pel Reglament d'Execució (UE) 2020/779 de la Comissió, de 12 de juny de 2020, pel que fa a les dates d'aplicació després de l'ampliació del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglament d'Execució (UE 773/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019. Relatiu a l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent al subsistema "explotació i gestió del trànsit" del sistema ferroviari de la Unió Europea i pel qual es deroga la Decisió 2012/757/UE. (Nova ETI d'OPERACIONS).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 27 de maig de 2019.

Modificat pel Reglament d'Execució (UE) 2023/1693 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament d'Execució (UE) 777/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019. Sobre les especificacions comunes del registre de la infraestructura ferroviària i pel qual es deroga la Decisió d'Execució 2014/880/UE. (Noves especificacions del RINF).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 27 de maig de 2019.

Reglament d'Execució (UE) 778/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019. Que modifica el Reglament (UE) núm. 1305/2014 pel que fa a la gestió del canvi. (Modificació de l'ETI d'Aplicacions Telemàtiques per a Mercaderies).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 27 de maig de 2019.

Reglament d'Execució (UE) 779/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019. Pel qual s'estableixen disposicions detallades relatives a un sistema de certificació de les entitats encarregades del manteniment de vehicles de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 445/2011 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 27 de maig de 2019.

Modificat per Reglament d'Execució (UE) 2020/780 de la Comissió, de 12 de juny de 2020, pel qual es modifiquen el Reglament (UE) núm. 445/2011 i el Reglament d'Execució (UE) 2019/779 pel que fa a les mesures per prorrogar la validesa de determinats certificats de les entitats ferroviàries encarregades del manteniment i a determinades disposicions transitòries a causa de la pandèmia de COVID-19.

Recomanació (UE) 780/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019, sobre disposicions pràctiques per a l'expedició d'autoritzacions de seguretat als administradors d'infraestructures.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 27 de maig de 2019.

Reglament d'Execució (UE) 424/2020 de la Comissió, de 19 de març de 2020, relatiu a la presentació d'informació a la Comissió en relació amb la no-aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/797.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 84/20, de 20 de març de 2020.



Reglament d'Execució (UE) 572/2020 de la Comissió, de 24 d'abril de 2020, relatiu a l'estructura de presentació d'informació a què s'han d'atenir els informes de recerca d'accidents i incidents ferroviaris.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 132/10, de 27 d'abril de 2020.

Reglament (UE) 698/2020 del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de maig de 2020, pel qual s'estableixen mesures específiques i temporals com a conseqüència del brot de COVID-19, relatives a la renovació o la pròrroga de determinats certificats, permisos, llicències i autoritzacions, i a l'ajornament de determinats controls diaris i formació contínua en certs àmbits de la legislació en matèria de transport.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 165/10, de 27 de maig de 2020

Reglament (UE) 267/2021 del Parlament Europeu i del Consell, de 16 de febrer de 2021, pel qual s'estableixen mesures específiques i temporals com a conseqüència de la persistència de la crisi de la COVID-19, relatives a la renovació o la pròrroga de determinats certificats, permisos, llicències i autoritzacions, a l'ajornament de determinats controls periòdics i la formació contínua en alguns àmbits de la legislació en matèria de transport i a l'ampliació de determinats períodes previstos en el Reglament (UE) 2020/698.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 60/1, de 22 de febrer de 2021.

Reglament (UE) 2021/782 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril (en vigor a partir del 6 de juny de 2023).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 172/1, de 17 de maig de 2021.

Reglament (UE) 2021/1153 del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2021, pel qual s'estableix el Mecanisme Connectar Europa i es deroguen els Reglaments (UE) núm. 1316/2013 i (UE) núm. 283/2014.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 249/38, de 14 de juliol de 2021.

Reglament d'Execució (UE) 2023/1695 de la Comissió de 10 d'agost de 2023, sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa als subsistemes de control comandament i senyalització, del sistema ferroviari de la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 2016/919 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 222/380, de 8 de setembre de 2023.

DIRECTIVES

Directiva 1992/106/CEE del Consell, de 7 de desembre de 1992, relativa a l'establiment de normes comunes per a determinats transports combinats de mercaderies entre Estats membre.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 17 de desembre de 1992

Directiva 2005/47/CE del Consell, de 18 de juliol de 2005. Relativa a l'acord entre la Comunitat de Ferrocarrils Europeus (CER) i la Federació Europea de Treballadors del Transport (EFT) sobre determinats aspectes de les condicions de treball dels treballadors mòbils que fan serveis d'interoperabilitat transfronterera en el sector ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 195, de 27 de juliol de 2005

Directiva 2007/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007. Sobre la certificació dels maquinistes de locomotores i trens al sistema ferroviari de la Comunitat.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre de 2007.

Modificat per:

M1 DIRECTIVA 2014/82/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent als efectes de l'EEE, de 24 de juny de 2014.

M2 DIRECTIVA 2016/82/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent a efectes de l'EEE, d'1 de juny de 2016.

M3 Reglament (UE) 2019/554 de la Comissió, de 5 d'abril de 2019, que modifica l'annex VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlament Europeu i del Consell sobre la certificació dels maquinistes de locomotores i trens al sistema ferroviari de la Comunitat.

Directiva 2008/68/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de setembre de 2008. Sobre el transport terrestre de mercaderies perilloses.

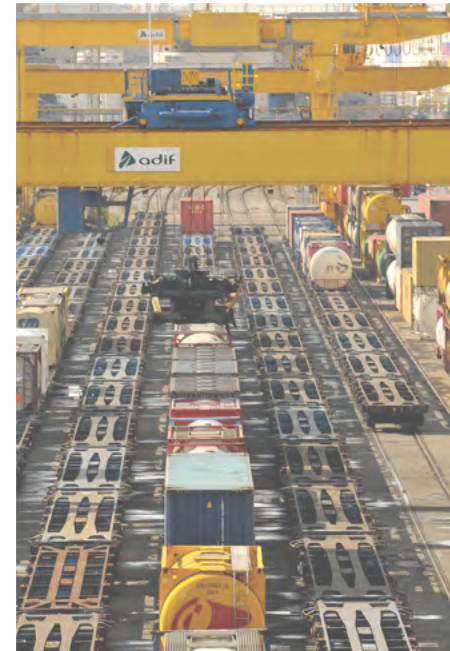
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 260, de 30 de setembre de 2008.

Modificat per:

M1 DECISIÓ DE LA COMISSIÓ 2009/240/CE, de 4 de març de 2009. M2 DECISIÓ DE LA COMISSIÓ 2010/187/UE, de 25 de març de 2010.

M3 DIRECTIVA 2010/61/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent a efectes de l'EEE, de 2 de setembre de 2010. M4 DECISIÓ DE LA COMISSIÓ 2011/26/UE, de 14 de gener de 2011.

M5 DECISIÓ D'EXECUCIÓ DE LA COMISSIÓ 2012/188/UE, de 4 d'abril de 2012.



- M6 DIRECTIVA 2012/45/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent a efectes de l'EEE, de 3 de desembre de 2012.
- M7 DECISIÓ D'EXECUCIÓ DE LA COMISSIÓ 2013/218/UE, de 6 de maig de 2013.
- M8 DIRECTIVA 2014/103/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent a efecte de l'EEE, de 21 de novembre de 2014.
- M9 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2015/217 DE LA COMISSIÓ, de 10 d'abril de 2014.
- M10 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2015/974 DE LA COMISSIÓ, de 17 de juny de 2015.
- M11 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2016/629 DE LA COMISSIÓ, de 20 d'abril de 2016.
- M12 DIRECTIVA DE LA COMISSIÓ 2016/2309/UE, de 16 de desembre.
- M13 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2017/695 DE LA COMISSIÓ, de 7 d'abril.
- M14 DIRECTIVA DE LA COMISSIÓ 2018/217/UE, de 31 de gener
- M15 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2018/936 DE LA COMISSIÓ, de 29 de juny.
- M16 DIRECTIVA 2018/1846 DE LA COMISSIÓ de 23 de novembre de 2018.
- M17 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2019/1094 DE LA COMISSIÓ, de 17 de juny
- M18 Reglament (UE) 2019/1243, del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019.
- M19 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2020/1241, DE LA COMISSIÓ. Text pertinent a efectes de l'EEE, de 28 d'agost de 2020.
- M20 DIRECTIVA DELEGADA (UE) 2020/1833, DE LA COMISSIÓ

Directiva 2012/34/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012. Per la qual cosa s'estableix un espai ferroviari europeu únic. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 14 de desembre de 2012.

C1 Rectificació, DO L 067, 12.3.2015, p. 32 (Directiva 2012/34/UE).

M1 DIRECTIVA 2016/2370/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de desembre de 2016

M2 DECISIÓ DELEGADA (UE) 2017/2075 DE LA COMISSIÓ, de 4 de setembre de 2017.



Directiva 2014/94/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 22 d'octubre de 2014. Relativa a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius.
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 28 d'octubre de 2014.

Directiva 2016/797/UE, del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016. Sobre interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Unió Europea.
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 26 de maig de 2016.

Modificada per la Directiva (UE) 2020/700, del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de maig de 2020, quant a la pròrroga dels seus períodes de transposició.

Directiva 2016/798/UE, del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016. Sobre seguretat ferroviària.
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 26 de maig de 2016.

Modificada pel Reglament (UE) 2020/1530 de 21 d'octubre de 2020, pel que fa a l'aplicació de les normes de seguretat i interoperabilitat ferroviàries a la connexió fixa a través del canal de la Mànega.

Modificada per la Directiva (UE) 2020/700, del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de maig de 2020, quant a la pròrroga dels seus períodes de transposició.

Directiva (UE) 2016/1148 del Parlament Europeu i del Consell, de 6 de juliol de 2016, relativa a les mesures destinades a garantir un elevat nivell comú de seguretat de les xarxes i sistemes d'informació a la Unió.
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 19 de juliol de 2016

Directiva (UE) 2020/700 del Parlament Europeu i del Consell de 25 de maig de 2020, per la qual es concedeix als Estats membre un període addicional perquè compleixin el procés de transposició fins al 31 d'octubre de 2020.

DECISIONS D'EXECUCIÓ

Decisió d'Execució de la Comissió 2011/665/UE, de 4 d'octubre de 2011. Sobre el Registre Europeu de Tipus Autoritzats de Vehicles Ferroviaris DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 8 d'octubre de 2011.

M1 Reglament d'Execució 2019/776, de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M2 Reglament d'Execució 2023/1696, de la Comissió, de 10 d'agost de 2023

Decisió Delegada (UE) 2017/1474 de la Comissió, de 8 de juny de 2017. Per la qual es completa la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell pel que fa als objectius específics de redacció, adopció i revisió de les especificacions tècniques d'interoperabilitat.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 15 d'agost de 2017.

M1 Reglament d'Execució 2019/776, de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

NORMATIVA ESTATAL

NORMES AMB RANG DE LLEI

Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies. BOE de 12 de novembre de 2009.

BOE de 12 de novembre de 2009.

Reial decret llei 22/2012, de 20 de juliol, pel qual s'adopten mesures en matèria d'infraestructures i serveis ferroviaris. BOE de 21 de juliol de 2012.

Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

BOE de 5 de juny de 2013.

M1 Reial decret llei 23/2018, de 21 de desembre, de transposició de directives en matèria de marques, transport ferroviari i viatges combinats i serveis de viatge vinculats. BOE de 27 de desembre de 2018.

M2 Reial decret llei 1/2019, d'11 de gener, de mesures urgents per adequar les competències de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència a les exigències derivades del dret comunitari en relació amb les Directives 2009/72/CE i 2009/73/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juliol de 2009, sobre normes comunes per al mercat interior de l'electricitat i del gas natural. BOE de 12 de gener de 2019.

Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents a l'ordre econòmic

BOE de 14 de desembre de 2013.

Reial Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei general de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social.

BOE de 31 de desembre de 2013.

Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari BOE de 30 de setembre de 2015.

M1 Reial decret llei 23/2018, de 21 de desembre, de transposició de directives en matèria de marques, transport ferroviari i viatges combinats i serveis de viatge vinculats. BOE de 27 de desembre de 2018.

M2 Llei 6/2018, del 3 de juliol.

M3 Reial decret llei 28/2020, de 22 de setembre.

M4 Llei 10/2021, de 9 de juliol.

M5 Llei 13/2021, d'1 d'octubre.

M6 Llei 4/2022, de 25 de febrer de 2022.

M7 Reial decret llei 14/2022, d'1 d'agost.

M8: Llei 26/2022, del 19 de desembre.

M9: Llei 2/2024, d'1 d'agost.

Llei 2/2024, d'1 d'agost, de creació de l'autoritat administrativa independent per a la investigació tècnica i accidents i incidents ferroviaris, marítims i d'aviació civil. BOE de 22 d'agost de 2024.

NORMES AMB RANG DE REIAL DECRET

Reial decret 387/1996, d'1 de març. Pel qual s'aprova la Directriu Bàsica de Planificació de Protecció Civil davant el risc d'accidents als transports de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril.

Reial decret 1566/1999, de 8 d'octubre. Sobre els consellers de seguretat per al transport de mercaderies perilloses per ferrocarril o per via navegable.

Reial decret 412/2001, de 20 d'abril. Pel qual es regulen diversos aspectes relacionats amb el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril. BOE de 8 de maig de 2001.

Ordre ITC/254/2007, d'1 de febrer, per la qual s'actualitza l'annex 1 i es modifiquen l'annex 2 i diversos apèndixs de l'annex 3.

Reial decret 1256/2003, de 3 d'octubre. Pel qual es determinen les autoritats competents de l'Administració General de l'Estat en matèria de transport de mercaderies perilloses i se'n regula la comissió per a la coordinació.

Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre. Pel qual s'aprova el Reglament del Sector Ferroviari.

BOE de 31 de desembre de 2004.

SE SUPRIMEIX la disposició transitòria 1.1, per Reial decret 664/2015, de 17 de juliol.

ES MODIFICA la disposició addicional 11, pel Reial decret 623/2014, de 18 de juliol. ES DEROGA el títol VI, pel Reial decret 657/2013, de 30 d'agost.

ES MODIFICA l'art. 56, pel Reial decret 641/2011, de 9 de maig.

ES MODIFIQUEN:

els arts. 129 i 134, pel Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

els arts. 54 a 56 i 78.2.f) i SE SUPRIMEIX la disposició addicional 10, pel Reial decret 100/2010, de 5 de febrer; l'article 134 pel Reial decret 1006/2015, de 6 de novembre.

ES DEROGUEN els capítols V i VI del títol III i ES MODIFIQUEN els arts. 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 i 3, 82, 88, 133, 134.2 i l'annex, pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny. ES DEROGA la disposició addicional 14 i ES MODIFIQUEN determinats preceptes, per Reial decret 354/2006, de 29 de març.

ES MODIFIQUEN: els arts. 45.2, 63, les referències indicades i AFEGEIX la disposició addicional única i SUPRIMEIX la disposició transitòria 5 del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel Reial decret 271/2018, d'11 de maig (Ref. BOE-A-2018-6372).

Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre.

Pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries. BOE de 31 de desembre de 2004.

ES MODIFIQUEN els arts. 1, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 17, 23, 27, 30, 31, 33, 34 i 40, pel Reial decret 1044/2013, de 27 de desembre.

ES MODIFIQUEN:

l'art. 15.1, pel Reial decret 104/2011, de 28 de gener.

els arts. 3.1 i 16.1.p), pel Reial decret 458/2010, de 16 d'abril.

CORRECCIÓ d'errades al BOE núm. 23 de 27 de gener de 2005.

Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre. Pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a l'accés i l'ús dels modes de transport per a persones amb discapacitat.

BOE de 4 de desembre de 2007.

CORRECCIÓ d'errades al BOE núm. 55, de 4 de març de 2008.

ES MODIFIQUEN els annexos I i IX, per Reial decret 1276/2011, de 16 de setembre.

Modificat pel Reial decret 537/2019, de 20 de setembre, pel qual es modifica el Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a l'accés i la utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat.

Reial decret 1579/2008, de 26 de setembre. Pel qual es modifica el Reial decret 1561/1995, de 21 de setembre, sobre jornades especials de treball, i es regulen determinats aspectes de les condicions de treball dels treballadors mòbils que realitzen serveis d'interoperabilitat transfronterera al sector del transport ferroviari.

BOE de 4 d'octubre de 2008.

Reial decret 626/2013, de 2 d'agost. Pel qual s'estableixen sis certificats de professionalitat de la família professional Transport i manteniment de vehicles que s'inclouen al Repertori Nacional de certificats de professionalitat i s'actualitzen els certificats de professionalitat establerts com a annex V del Reial decret 723/2011, de 20 de maig i com a annex V del Reial decret 1539/2011, de 31 d'octubre.

BOE de 18 de setembre de 2013.

Reial decret 657/2013, de 30 d'agost. Pel qual s'aprova l'Estatut Orgànic de la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència.

BOE de 31 d'agost de 2013.

Reial decret 1044/2013, de 27 de desembre. Pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

BOE de 28 de desembre de 2013.

Reial decret 623/2014, de 18 de juliol. Pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i la Comissió de Recerca d'Accidents Ferroviaris.

BOE de 19 de juliol de 2014.

Reial decret 627/2014, de 18 de juliol. D'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i familiars.

BOE de 19 de juliol de 2014.

Reial decret 1072/2014, de 19 de desembre. Pel qual es crea l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i se n'aprova l'Estatut.

BOE de 23 de desembre de 2014.

Reial decret 664/2015, de 17 de juliol. Pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

BOE de 18 de juliol de 2015.

Modificat pel Reial decret 292/2016, de 15 de juliol, pel qual es modifica la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat pel Reial decret 1011/2017, d'1 de desembre, pel qual es modifica el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat pel Reial decret 695/2018, de 29 de juny, pel qual es modifica el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, i el Reial decret 1011/2017, d'1 de desembre.

Modificat per Reial decret 1513/2018, de 28 de desembre, pel qual es modifica la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual es aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat pel Reial decret 469/2021, de 29 de juny, pel qual es modifica el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació.Ferrocarril.

Modificat pel Reial decret 606/2023, d'11 de juliol, pel qual es modifica el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació.Ferrocarril.

Reial decret 1434/2018, de 7 de desembre, de traspàs a la Comunitat Autònoma del País Basc de les funcions i els serveis de l'Administració de l'Estat en matèria de ferrocarrils i transport ferroviari en relació amb les línies ferroviàries Basurto Hospital-Ariz i Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE de 14 de desembre de 2018.

Reial decret 645/2020, de 7 de juliol, desenvolupa l'estructura orgànica bàsica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries.

BOE de 29 d'octubre de 2020.

Reial decret 524/2023, de 20 de juny, pel qual s'aprova la Norma Bàsica de Protecció Civil.

BOE de 21 de juny de 2023.

ORDRES MINISTERIALS

Ordre FOM/605/2004 de 27 de febrer. Sobre capacitat professional dels consellers de seguretat per al transport de mercaderies perilloses per carretera, per ferrocarril o per via navegable.

BOE de 9 de marzo de 2004.

Ordre INT/3716/2004, de 28 d'octubre. Per la qual es publiquen les fitxes d'intervenció per a l'actuació dels serveis operatius en situacions d'emergència per ccidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril.

BOE de 16 de novembre de 2004

Ordre FOM/32/2005, de 17 de gener. Per la qual es crea la Comissió de Coordinació de les Activitats Ferroviàries.

BOE de 21 de gener de 2005.

Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril. Relativa a la Declaració sobre la Xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

BOE de 9 d'abril de 2005.

MODIFICACIONS:

S'AFEGEIX l'art. 5 bis per Ordre FOM/642/2018, de 13 de juny.

l'art. 10, per Ordre FOM/1977/2015, de 29 de setembre.

S'AFEGEIX la disposició addicional única, per Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer.

ES MODIFICA l'art. 11.b), per Ordre FOM/420/2014, de 7 de març.



Ordre FOM/1269/2006, de 17 d'abril. Per la qual s'aproven els Capítols 6 Balast i 7 Subbalast, del plec de prescripcions tècniques generals de materials ferroviaris.
BOE 1 de maig de 2006.

Ordre FOM/2909/2006, de 19 de setembre. Per la qual es determinen els béns, les obligacions i els drets pertanyents a RENFE-Operadora.
BOE de 22 de setembre de 2006.

Ordre FOM/2924/2006, 19 de setembre. Per la qual es regula el contingut mínim de l'informe anual per al transport de mercaderies perilloses per carretera, per ferrocarril o per via navegable.

Ordre FOM/3671/2007, de 24 de setembre. Per la qual s'aprova la Instrucció sobre accions a considerar en el projecte de ponts de ferrocarril (IAPF-07).
BOE 17 de desembre de 2007. Correcció errors BOE 1 de novembre de 2008.

Ordre FOM/2257/2010, de 2 d'agost. Per la qual s'estableix la data a partir de la qual la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries assumirà les competències en matèria de certificats de seguretat establerts al Reglament sobre Seguretat a la Circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
BOE de 23 d'agost de 2010.

Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre. Per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols habilitants que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat en la circulació, així com el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic personal.

BOE de 9 de novembre de 2010.

Correcció errades BOE 26 d'11 de febrer de 2011.

Modificada per Ordre FOM/679/2015, de 9 d'abril, BOE de 20 d'abril de 2015.

Modificada per Ordre FOM/1613/2016, de 4 d'octubre, BOE de 8 d'octubre de 2016.

Ordre FOM/3317/2010, de 17 de desembre. Per la qual s'aprova la Instrucció sobre les mesures específiques per a la millora de l'eficiència en l'execució de les obres públiques d'infraestructures ferroviàries, carreteres i aeroports del Ministeri de Foment.

BOE 23 de desembre de 2010.

Ordre FOM/2818/2012, de 28 de desembre. Per la qual es fixen els criteris de segregació d'actius i passius de l'Entitat Pública Empresarial Ferrocarrils Espanyols de Via estreta (FEVE) entre l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) i RENFE-Operadora.

BOE de 31 de desembre de 2012.

Ordre ECD/101/2013, de 23 de gener. Per la qual s'estableix el currículum del cicle formatiu de grau mitjà corresponent al títol de Tècnic en Manteniment de Material Rodant Ferroviari.

BOE d'1 de febrer de 2013.

Ordre PRE/2443/2013, de 27 de desembre. Per la qual es determinen els actius i els passius de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

BOE de 28 de desembre de 2013.

Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer. Per la qual es desenvolupen principis bàsics d'aplicació d'incentius al sistema dels canons per utilització de les infraestructures ferroviàries, establertes a l'Art. 73 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

BOE de 12 de febrer de 2015.

Ordre FOM/710/2015, de 30 de gener. Per la qual s'aprova el catàleg de línies i els trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE de 23 d'abril de 2015.

M1 Ordre FOM/925/2018, de 10 de setembre (Ref. BOE-A-2018-12397)

M2 Ordre TMA/1240/2020, de 8 de desembre (Ref. BOE-A-2020-16830)

M3 Ordre TMA/488/2021, de 19 de maig (Ref. BOE-A-2021-8513).

M4 Ordre TMA/1108/2022, d'11 de novembre (Ref. BOE-A-2022-19086).

Ordre FOM/1630/2015, de 14 de juliol. Per la qual s'aprova la "Instrucció ferroviària de gàlibs".

BOE de 4 d'agost de 2015.

M1 Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer (Ref. BOE-A-2023-4324)

Ordre FOM/1631/2015, de 14 de juliol. Per la qual s'aprova la Instrucció per al projecte i la construcció d'obres ferroviàries IF-3. Via sobre balast. Càlcul de gruixos de capes de la secció transversal.

BOE de 4 d'agost de 2015.

M1 Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer (Ref. BOE-A-2023-4324)

Ordre FOM/1613/2016, de 4 d'octubre. Per la qual es modifica l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols habilitants que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat en la circulació, així com el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del personal esmentat.
BOE de 8 d'octubre de 2016.

Ordre FOM/2015/2016, de 30 de desembre. Per la qual s'aprova el Catàleg Oficial de Senyals de Circulació Ferroviària a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
BOE de 19 de gener de 2017.

M1 Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer (Ref. BOE-A-2023-4324)

Ordre TMA/576/2020, de 22 de juny, per la qual s'aprova la "Instrucció ferroviària: Especificacions tècniques del material mòbil ferroviari per a la posada en servei d'unitats autopropulsades, locomotores i cotxes (IF MR ALC-20)".
BOE, de 26 de juny de 2020.

Ordre TMA/404/2022, de 25 d'abril, per la qual es regulen aspectes del règim de certificació de les entitats encarregades del manteniment de vehicles ferroviaris, es modifiquen les dades inscripcions al Registre Especial Ferroviari del Reglament del Sector Ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, i s'estableix un règim transitori d'homologació per als centres de manteniment de material rodant diferent de vagons de mercaderies regulat a l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener.
BOE de 7 de maig de 2022.

Ordre TMA/1108/2022, d'11 de novembre, per la qual es modifica la denominació de l'estació de ferrocarril de "Madrid-Puerta de Atocha" i es modifica l'Ordre FOM/710/2015, de 30 de gener, per la qual s'aprova el Catàleg de línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
BOE de 19 de novembre de 2022.

Ordre TMA/1338/2022, de 23 de desembre, per la qual s'aprova l'"Estratègia Indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la infraestructura ferroviària" per al període 2021-2026.
BOE, de 30 de desembre de 2022.

Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer, per la qual s'aproven la instrucció ferroviària per al projecte i la construcció del subsistema d'infraestructura (IFI) i la instrucció ferroviària per al projecte i la construcció del subsistema d'energia (IFE) i es modifiquen l'Ordre FOM/1630/2015, de 14 de juliol, per la qual s'aprova la Instrucció ferroviària de gàlils i l'Ordre FOM/2015/2016, de 30 de desembre, per la qual s'aprova el Catàleg Oficial de Senyals de Circulació Ferroviària a la Xarxa Ferroviària d'interès general.
BOE, de 18 de febrer de 2023.

Ordre TMA/147/2023, de 7 de febrer, per la qual es modifica la denominació de diverses estacions ferroviàries del nucli de rodalies de Barcelona.
BOE, de 22 de febrer de 2023.

Ordre TMA/261/2023, de 14 de març, per la qual es modifica la denominació de l'estació de ferrocarril de Fanjul.
BOE, 17 de març de 2023.

Ordre TMA/698/2023, de 27 de juny, per la qual s'aprova la instrucció sobre els registres de l'activitat de vigilància d'infraestructures ferroviàries, REVINFE-23.
BOE, de 30 de juny de 2023.

Ordre TRM/124/2025, de 3 de febrer, per la qual s'aproven les bases reguladores per a la concessió de subvencions per pertorbacions extraordinàries de trànsit al transport ferroviari de mercaderies.
BOE, de 10 de febrer de 2025.

RESOLUCIONS DEL MINISTERI

Resolució de 10 de juliol de 2009, de la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries. Per la qual s'aprova l'"Especificació Tècnica d'Homologació de Material Rodant Ferroviari: Vagons".
BOE de 14 d'agost de 2009. Correcció d'errades al BOE de 3 de desembre de 2009.

Resolució, de 10 de juliol de 2009, de la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries. Per la qual s'aprova l'"Especificació Tècnica d'Homologació de Material Rodant Ferroviari: Material Rodant Auxiliar".
BOE de 19 d'agost de 2009. Correcció d'errades al BOE de 4 de desembre de 2009.

Resolució de 22 de març de 2010, de la Direcció General de Transport Terrestre. Per la qual es publica l'Acord de Consell de Ministres, de 5 de març de 2010, pel qual s'adapta a la situació actual del transport ferroviari el reglament (CE) núm. 1371/2007, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 de octubre de 2007, sobre els drets i les obligacions dels viatgers per ferrocarril.
BOE d'1 de maig de 2010.

Resolució, de 29 de juny de 2011, de la Subsecretaria del Ministeri de Foment. Per la qual s'estableix el procediment per a la presentació de l'autoliquidació i les condicions per al pagament per via telemàtica de diverses taxes corresponents al Ministeri de Foment.

BOE de 16 de juliol de 2011.

Resolució, de 28 de gener de 2014, de la Secretaria d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge. Per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració d'Adif-Alta Velocidad, pel qual s'acorda encomanar la realització de determinades tasques a l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)

BOE d'11 de febrer de 2014.

Resolució, de 3 d'abril de 2014, de la Secretaria d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge. Per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració d'ADIF-Alta Velocidad, per la qual s'encomana la realització de determinades tasques a l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 26 d'abril de 2014.

Resolució, de 27 de juny de 2014, de la Secretària d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge. Per la qual es publica l'Acord del Consell de Ministres, de 13 de juny de 2014, pel qual es determina el nombre i la vigència dels títols habilitants per a la prestació de serveis de transport ferroviari de viatgers en règim de concurrència en determinades línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE de 4 de juliol de 2014.

Resolució, de 5 de novembre de 2015, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. Per la qual es publiquen l'Especificació Tècnica de material rodant d'ample mètric i la Norma Bàsica de Seguretat del Material.

BOE de 26 de novembre de 2015.

Resolució, de 23 de desembre de 2015, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. Per la qual s'estableixen els itineraris formatius bàsics i la càrrega lectiva mínima dels programes formatius per a les habilitacions de personal ferroviari, a impartir als centres homologats de formació de personal ferroviari.

BOE de 27 de gener de 2016

Resolució, de 10 de desembre de 2018, de la Secretaria General d'Infraestructures. Per la qual es publica l'Acord del Consell de Ministres, de 7 de desembre de 2018, pel qual es traspassen a la Comunitat Autònoma del País Basc les línies ferroviàries Basurto Hospital-Ariz i Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE de 14 de desembre de 2018

Resolució, de 7 de setembre de 2021, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias sobre delegació de competències.

BOE d'1 d'octubre de 2021.

Resolució, de 7 de setembre de 2021, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegació de competències, pel qual s'aprova la Resolució de la Presidenta de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), de 29 de juny de 2021, per la qual es deleguen determinades competències en òrgans interns de l'Entitat.

BOE d'1 d'octubre de 2021.

Resolució, de 7 de setembre de 2021, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, sobre delegació de competències.

BOE d'1 d'octubre de 2021.

Resolució, de 7 de setembre de 2021, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, sobre delegació de competències, pel qual s'aprova la Resolució de la Presidenta de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, de 29 de juny de 2021, per la qual es deleguen determinades competències en òrgans interns de l'Entitat.

BOE d'1 d'octubre de 2021.

Resolució, de 29 de novembre de 2021, de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per la qual es crea la Seu Electrònica i es determina la posada a disposició de les notificacions a la dita seu.

BOE de 17 de desembre de 2021.



Resolució, de 23 de febrer de 2023, de la Direcció General de Planificació i Avaluació de la Xarxa Ferroviària, per la qual es publica l'Acord del Consell de Ministres, de 21 de febrer de 2023, pel qual es clausura el tram ferroviari entre Tarancón i Utiel de la línia 03-310 Aranjuez-Valencia Fuente de San Luis.
BOE de 2 de març de 2023.

RESOLUCIONS DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Resolució de 9 de juliol de 2019, de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias per la qual es publica el Conveni d'encàrrec de gestió a l'Entitat Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, per a l'execució d'activitats de caràcter material o tècnic.
BOE de 8 d'agost de 2019.

Resolució, de 10 de gener de 2020, de la Presidència de l'Entitat Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, per la qual es publica el Conveni d'encàrrec de gestió a l'entitat pública empresarial Adif, per a l'execució d'activitats de caràcter material o tècnic.
BOE de 10 de febrer de 2020

Resolució, de 15 d'abril de 2020, de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, per la qual es publica l'Addenda al Conveni de comanda de gestió a l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per a l'execució d'activitats de caràcter material o tècnic.

Resolució, de 29 de novembre de 2021, de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per la qual es crea el Registre electrònic.

Resolució de 29 de novembre de 2021, de l'Entitat Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, per la qual es crea la Seu Electrònica i es determina la posada a disposició de les notificacions a la dita seu.

Resolució, de 29 de novembre de 2021, de l'Entitat Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, per la qual es crea el Registre electrònic

Resolució de 2 d'octubre de 2024, de la Presidència de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, per la qual es publica el Reglament de determinació dels cànons ferroviaris d'ADIF-Alta Velocidad.

Resolució de 2 d'octubre de 2024, de la Presidència de l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, per la qual es publica el Reglament de determinació dels cànons ferroviaris d'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

La normativa nacional i europea d'aplicació en matèria de seguretat i interoperabilitat ferroviàries s'ha de consultar al web oficial de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (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>.



Annex E

Glossari, Acrònims i Definicions

ACRÒNIMS	
AESF	Agència Estatal de Seguretat Ferroviària
ASFA	Anunci de Senyals i Frenada Automàtica
ATP	Automatic Train Protection
BA	Bloqueig Automàtic
BAB	Bloqueig Automàtic Banalitzat
BAD	Bloqueig Automàtic de Via Doble
BAU	Bloqueig Automàtic de Via Única
BCA	Bloqueig de Control Automàtic
BLA	Bloqueig d'Alliberament Automàtic
BSL	Bloqueig de Senyalització Lateral
BT	Bloqueig Telefònic
CE	Comissió Europea
CIAF	Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris
CNMC	Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència
CTC	Control de Trànsit Centralitzat
DGTT	Direcció General de Transport Terrestre. Ministeri
DR	Declaració sobre la Xarxa

ACRÒNIMS	
EF / EE. FF.	Empresa Ferroviària / Empreses Ferroviàries
ETH	Empresa Ferroviària / Empreses Ferroviàries
EMS	Energy Measurement System (Sistema embarcat de mesura de l'energia)
ETI	Especificacions Tècniques d'Interoperabilitat
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GC	Gestor de Capacitats
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railways
H24	Centre de Gestió de Xarxa H24
LSF	Llei del sector ferroviari
LZB	Linien Zug Beeinflussung
ODS	Objectius de Desenvolupament Sostenible
OSS	One Stop Shop (Finestreta Única)
PAT	Pla Alternatiu de Transport
PM	Lloc de Comandament
PT	Pla de Transport
RCF	Reglament de Circulació Ferroviària
REF	Registre Especial Ferroviari
RFIG	Xarxa Ferroviària d'Interès General
RME	Responsable de Mesura Embarcada
RNE	Rail Net Europe
RSF	Reglament del Sector Ferroviari

ACRÒNIMS	
SIGES	Sistema de Gestió de Trens Especials
SIPSOR	Sistema Informàtic de Petició de Solcs Ocasionals i Regulars
SYACIS	Sol·licitud i Adjudicació de Capacitat a les Instal·lacions de Servei
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport/ Xarxa Transeuropea de Transport
TERFN	Trans European Rail Freight Network (Xarxa Transeuropea de Transport de Mercaderies)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenedor)
UE	Unió Europea
UIC	Union Internationale de Chemins de Fer
UTI	Unitat de Transport Intermodal



DEFINICIONS

Acord Marc: Acord celebrat entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i un Candidat, per un període de vigència superior al de l'hora de servei, en què s'estableixen les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat, el procediment per satisfer les seves legítimes necessitats comercials sense minvar els drets dels altres Candidats i en què es podran establir les pautes de col·laboració per a la millora de la qualitat dels serveis oferts.

Adjudicació: atorgament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, del dret a servir-se de capacitat d'infraestructura ferroviària.

Administrador d'infraestructures: tot organisme o empresa responsable de l'explotació, el manteniment i la renovació de les infraestructures ferroviàries en una xarxa i igualment responsable de participar en el seu desenvolupament de conformitat amb les normes que estableixi l'Estat membre dins del marc de la seva política general en matèria desenvolupament i finançament d'infraestructures. (Directiva (UE) 2016/2370 del Parlament Europeu i del Consell).

Agència Ferroviària Europea / European Railway Agency (AFE / ERA): Agència creada per la UE amb l'objectiu d'aproximar progressivament les normes tècniques i de seguretat nacionals als Estats membre i fixar objectius de seguretat comuns a tots els ferrocarrils europeus.

Agrupació Empresarial Internacional: qualsevol associació almenys de dues empreses ferroviàries establertes a Estats membre de la Unió Europea diferents, amb la finalitat de prestar serveis de transports internacionals entre Estats membre.

Ajust de servei: Data establerta per l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a l'adequació del Pla de Transport.

Ajust de servei concertat: Ajust de servei en què s'introdueixen les modificacions generalitzades al Pla de Transport.

Ajust de servei mensual Ajust de servei limitat del Pla de Transports dels Operadors. Se n'estableix habitualment un al mes. Té unes condicions de modificació i creació de solcs més restrictives.

Alternativa Viable: accés a una altra instal·lació de servei, acceptable des d'un punt de vista econòmic per a l'empresa ferroviària, que permet l'explotació del servei de transport de viatgers o mercaderies en qüestió.

Anunci de trens: Declaració formal per part de les EE. FF. dels dies concrets de circulació dels trens.

Baixador: Infraestructura ferroviària per a la pujada i la de viatgers.

Aplicació per a la Sol·licitud i Adjudicació de Capacitat a les Instal·lacions de Servei (SYACIS): És l'aplicació informàtica que l'administrador d'infraestructures posa a la disposició de les EE.FF. i altres Candidats (titulars de material rodant, agents de transport, carregadors, i els operadors de transport combinat) en el procés de sol·licitud i adjudicació de la capacitat a les instal·lacions de servei.

Autoritat Responsable de la Seguretat: És l'organisme nacional encarregat de les funcions relatives a la seguretat a la circulació ferroviària o qualsevol organisme binacional a què els Estats membre hagin encomanat aquestes funcions per garantir un règim unificat de seguretat en relació amb la infraestructura transfronterera especialitzada.

Autorització de circulació de vehicles ferroviaris: La realització de les proves, els assaigs o els trasllats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General exigeix que el vehicle ferroviari amb què es facin tingui una autorització provisional de circulació atorgada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries. El sol·licitant ha de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària les autoritzacions provisionals de circulació oportunes.

Autorització de Transport Excepcional: És un document establert per la CPCTE, presidida per la Direcció de Seguretat a la Circulació, on, derivades de l'Estudi de Viabilitat, s'estableixen les condicions de transport i les prescripcions de circulació que s'hauran de complir en el transcurs del transport. En el cas de ser necessari, es pot determinar, entre altres prescripcions, la necessitat de personal d'acompanyament de via, electrificació o altres.

Banda de Manteniment: Reserva de la capacitat de via necessària per al manteniment ordinari de la infraestructura.

Benefici Raonable: un índex de remuneració del capital propi que tingui en compte el risc, inclòs el risc que afecta els ingressos, o la seva inexistència, suportat per l'explotador de la instal·lació de servei i que estigui en consonància amb l'índex mitjà registrat al sector durant els darrers anys.

Bloqueig: Sistema o procés l'objectiu del qual és garantir que els trens que circulin per la mateixa via i en el mateix sentit ho facin separats a una distància que n'impedeixi l'abast i que, quan un tren circuli per una via, no en circuli un altre en sentit contrari per la mateixa via.

Calendari d'Adjudicació de Capacitat d'Infraestructura: Calendari de terminis que ha de seguir una EF o Candidat Habilitat per sol·licitar l'adjudicació de capacitat d'infraestructura.

Candidats: Les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que constitueixen aquestes empreses. Així mateix, les Administracions Públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguin interès de servei públic en l'adquisició de capacitat o els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i operadors de transport que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, tinguin interès comercial en l'adquisició de capacitat.

Cantó: Es defineix com a cantó de bloqueig la part de via o de cadascuna de les vies en què, en condicions normals de circulació, no hi pot haver més d'un tren de forma simultània. En funció del sistema de bloqueig, pot estar comprès entre dues estacions col·laterals o dos senyals o pantalles de bloqueig.

Capacitat d'Infraestructura: La capacitat per programar les franges ferroviàries sol·licitades per a un segment de la infraestructura durant un període determinat. Capacitat de la instal·lació de servei: Potencial d'utilització d'una instal·lació de servei i de prestació d'un servei al llarg d'un període donat, tenint en compte el temps necessari per accedir a la instal·lació de servei o per abandonar-la.

Carregador: Infraestructura ferroviària de titularitat pública o privada, consistent en una instal·lació de vies per a la càrrega, descàrrega i estacionament de vagons amb enllaç a una línia mitjançant una o més agulles de plena via (o a una terminal de transport de mercaderies), que serveix per a complementar la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Centre de Gestió de Xarxa H24: Àrea d'Adif la funció principal de la qual és la coordinació de la gestió del trànsit ferroviari amb les diferents Delegacions de Circulació i Centres de Regulació i Control de la Xarxa d'Alta Velocitat. Així com facilitar a les EE.FF. solucions alternatives davant de canvis en la programació dels seus trànsits i qualsevol altra solució que ajudi a mantenir la regularitat i la normalitat en les seves circulacions. També, i si les condicions d'explotació ho requereixen, establirà plans alternatius de transport davant les diferents contingències i incidències que es presentin a la Xarxa.

Certificat de Seguretat: El certificat de seguretat acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits sobre sistemes de control, circulació i seguretat ferroviària, sobre coneixements i requisits del seu personal relacionat amb la seguretat de la circulació ferroviària i sobre característiques tècniques del material rodant que utilitzarà i de les condicions del seu manteniment per tal de controlar els riscos i d'operar a la xarxa de manera segura.

Comissions TOC: Són les que defineixen i acorden la programació d'actuacions i d'obres a la infraestructura que afectin de manera permanent la circulació de trens i les circumstàncies que s'han de preveure als solcs que s'assignin als operadors. Estan formades per personal de l'administrador d'infraestructures de manteniment d'infraestructura, construcció d'infraestructura i circulació.

Coordinació: Procés mitjançant el qual el Gestor de Capacitats i els Candidats intenten resoldre situacions de conflicte de sol·licituds i d'adjudicacions de capacitat d'infraestructura.

Declaració sobre la Xarxa (DR): Document on s'exposen les característiques de la infraestructura posada a la disposició de les EE.FF. i les condicions d'accés a aquesta infraestructura. Detalla les normes generals, els terminis, els procediments i els criteris relatius als sistemes de cànon i d'adjudicació de capacitat. Així mateix, conté qualsevol altra informació que pugui ser necessària per cursar una sol·licitud de capacitat d'infraestructura.

Desenvolupament de la infraestructura ferroviària: la planificació de la xarxa, la planificació financera i de les inversions i la construcció i millora de la infraestructura.

Empresa Ferroviària (EF): Són empreses ferroviàries les entitats, titulars d'una llicència d'empresa ferroviària, l'activitat principal de les quals consisteix a prestar serveis de transport de viatgers o de mercaderies per ferrocarril en els termes establerts a la LSF. Les empreses ferroviàries han d'aportar en tot cas la tracció. Es consideren, així mateix, empreses ferroviàries les que aportin exclusivament la tracció.

Entitat encarregada del manteniment: Entitat encarregada del manteniment de vehicles ferroviaris, registrada com a tal al Registre Especial Ferroviari i que assumeix la responsabilitat de les funcions de manteniment següents: gestió, desenvolupament del manteniment, gestió del manteniment de la flota i execució del manteniment.

Especificacions Tècniques d'Homologació (ETH): Conjunt de normes tècniques, requisits i condicions que, en matèria de seguretat, fiabilitat, compatibilitat tècnica, salubritat, protecció del medi ambient i, si és el cas, interoperabilitat, ha de complir tot vehicle ferroviari per poder obtenir les autoritzacions de posada en servei i de circulació.

Especificacions Tècniques d'Interoperabilitat (ETI): Una especificació adoptada d'acord amb la normativa comunitària de què és objecte cada subsistema o part de subsistema per tal de satisfer els requisits essencials i garantir la interoperabilitat del sistema ferroviari.

Explicació: La franja de terreny on s'ha modificat la topografia natural del sòl i sobre la qual es construeix la línia fèrria, s'hi disposen els elements funcionals i se situen les seves instal·lacions.

Explotació de la infraestructura ferroviària: adjudicació de solcs ferroviaris, gestió del trànsit i fixació de cànons per l'ús de la infraestructura.

Explotador de la instal·lació de servei: L'entitat privada o pública responsable de la gestió d'una o diverses de les instal·lacions de servei especificades al article 42 de la LSF, o de la prestació a empreses ferroviàries d'un o de diversos dels serveis als quals estan destinats aquestes instal·lacions i dels complementaris i auxiliars definits en la LSF.

Factor d'Imputació (Fi): Percentatge de responsabilitat de l'indicador assignat a cada àmbit de gestió.

Finestreta Única / One Stop Shop (OSS): Punt de contacte, en l'àmbit nacional, que posen els administradors d'infraestructura a disposició dels Candidats per sol·licitar informació i capacitat per a l'accés a la infraestructura a totes les xarxes integrades.

Franja horària: La Capacitat d'infraestructura necessària perquè un tren circuli entre dos punts en un període de temps determinat.

Gestor de Capacitats (GC): Departament d'Adif que té encomanada la planificació i l'adjudicació de capacitat a la RFIG administrada per Adif i per ADIF-Alta Velocidad, al qual els candidats remeten les sol·licituds de capacitat d'infraestructura. A Adif, s'emmarca en la Direcció de Gestió de Capacitat de la Direcció General de Circulació i Gestió de Capacitat d'Adif.

GTRENES: Aplicació d'Adif, orientada a la gestió de trens quant a les seves composicions i les seves característiques, així com a les alteracions que pateixin en el recorregut segons el pla de transports en períodes inferiors a un dia. Està disponible per a totes les EE.FF. telemàticament mitjançant protocols de connexió segura.

Habilitació: Document que faculta el seu titular per exercir unes funcions la capacitat del qual per a exercir-les ha estat acreditada mitjançant la superació d'una formació reglada, d'acord amb el RD 664/2015 RCF.

Habilitacions d'un Centre de Manteniment: Autorització atorgada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries que faculta un centre de manteniment de material rodant titular per fer cada intervenció de manteniment o conjunt d'operacions de manteniment sobre un determinat tipus o classe de vehicle ferroviari.

Homologació d'un Centre de Manteniment: Autorització atorgada per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a un centre de manteniment de material rodant ferroviari en què es reflecteix que compleix les condicions reglamentàries, tècniques i operatives exigides per poder exercir la seva activitat.

Horari de Servei: Document en què s'inclou el conjunt de totes les dades que determinen els moviments planificats de trens i material rodant que tindran lloc en una infraestructura determinada en el període al qual el dit Horari de Servei es refereix.

Indicador per als P.P.S.I. (IP): Per al sistema d'incentius, marge de temps, mesurat en minuts, a partir del qual es considera que un tren endarrerit a destinació inclòs a l'S.I. Per al trànsit de mercaderies s'aplica l'Oferta Ajustada (OA).

Infraestructura Congestionada: El tram d'infraestructura per al qual no es pot atendre plenament la demanda de capacitat d'infraestructura durant períodes determinats, ni tan sols després de la coordinació de les diferents sol·licituds de Capacitat.

Itinerari: Recorregut que fa un tren quan es pot anar per diferents línies, d'un origen a una destinació.

Itinerari Alternatiu: itinerari diferent entre el mateix origen i la mateixa destinació sempre que hi hagi substituïbilitat dels dos itineraris per a l'explotació, per part de l'empresa ferroviària, del servei de transport de viatgers o mercaderies en qüestió.

Llicència d'Empresa Ferroviària: Autorització concedida per un Estat a una empresa a la qual es reconeix la condició d'empresa ferroviària, condició que pot estar limitada a la prestació de determinats tipus de serveis de transport.

Línia: Parteix de la infraestructura ferroviària que uneix dos punts determinats i que està integrada pels elements següents: plataformes de la via, superestructura de via (que inclou el balast i el material de via, com travesses, subjeccions, carrils, desviaments i aparells), obres civils, com ponts, passos superiors, viaductes i túnels, totes les instal·lacions d'electrificació (inclosos pals, línies àrea de contacte, centres de transformació i subestacions elèctriques) i instal·lacions de seguretat, de senyalització i de telecomunicació de la via i elements que permeten l'enllumenat. No es consideren inclosos en el concepte de línia les estacions de transport de viatgers i terminals de transport de mercaderies o altres edificis o instal·lacions d'atenció al viatger.

Línia especialitzada: Declaració que afecta determinats trams de la xarxa en què l'administrador d'infraestructures ferroviàries prioritza un tipus de trànsit concret en certs períodes horaris.

Llindar de Puntualitat (UP): Per al sistema d'incentius, marge de temps, mesurat en minuts, a partir del qual es considera que un tren endarrerit arribat a la destinació és impuntual.

Malles: Sistema informàtic de l'administrador de les infraestructures per a la programació de les capacitats.

Maniobra: Moviment consistent en: Afegir o segregar vehicles d'un tren. Formar o descompondre un tren - Classificar els vehicles o talls de material - Desplaçar un tren o vehicles per la mateixa via o de l'una a l'altra dins dels límits de maniobres. - Realitzar els moviments necessaris per al canvi d'ample als trens la tecnologia dels quals ho admet, als canviadors d'ample. Portar o portar material de dependències de plena via sense senyal de protecció telecomandada des de l'estació o el CTC. Realitzar moviments de material entre dependències col·laterals que es complementen constituint un complex ferroviari logístic.

Manual de Capacitats: Document complementari a la DR on es detallen les normes específiques d'assignació de capacitats aplicables en cada línia de la xarxa i en estacions coordinades.

Manual de capacitats d'espais en estacions: Document complementari a la DR on es recull la situació de congestió d'andanes i sales d'embarcament en les estacions principals de viatgers de la xarxa

Material Rodant Auxiliar: Es considera material rodant auxiliar els vehicles ferroviaris que estan específicament habilitats per a les tasques de supervisió, reconeixement i manteniment de la via i de les seves instal·lacions fixes, incloent-hi, entre d'altres, la maquinària de via i els vehicles ferrocarril-carretera (bimodals), així com els destinats a trens taller i de socors.

Mercaderies perilloses: Són els materials i objectes el transport dels quals està prohibit pel RID (Reglament Internacional sobre el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril) o s'autoritza únicament en determinades condicions, ja que són substàncies / articles que tenen propietats perilloses que poden causar lesions a les persones i danys al medi ambient, la propietat i altres béns, llevat que es manegin correctament durant el transport -inclòs el moviment, la càrrega, la descàrrega, l'emmagatzematge i altres manipulacions. Per exemple, matèries i objectes explosius, gasos, líquids inflamables, substàncies tòxiques o materials radioactius.

Oferta Ajustada (OA): Conjunt de trens de mercaderies planificats que no han estat suprimits en origen.

Organismes de Certificació: Entitats acreditades per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC) d'acord amb les normes harmonitzades de la sèrie UNE 66500 (EN 45000), encarregades de validar el compliment de les ETH pel material rodant.

Organisme Notificat: L'encarregat d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat o tramitar el procediment de verificació «CE» dels subsistemes.

Pla de transport alternatiu (PAT): Variació temporal de la planificació bàsica o principal a un Candidat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries en una línia concreta a causa d'incidències en el trànsit o en les variacions importants a la Capacitat de via, encara de manera programada (obres, per exemple).

Pla d'Augment de Capacitat: La mesura o el conjunt de mesures, acompanyades d'un calendari d'aplicació, es proposen per mitigar les limitacions de Capacitat que hagi motivat la qualificació d'un tram com a infraestructura congestionada.

Pla de Contingències: És l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias elabora i que conté la relació de les administracions, els organismes i els òrgans públics a què s'ha d'informar en cas d'incident important o de greu pertorbació del trànsit ferroviari. S'ha d'adequar al que estableix la legislació estatal sobre protecció civil, i prendre les competències autonòmiques en la matèria en consideració.

Pla de Manteniment d'un Vehicle Ferroviari: Document que recull el conjunt d'operacions de manteniment que defineixen cadascuna de les intervencions de manteniment que s'han de fer sobre un vehicle ferroviari, i la freqüència amb què s'han de fer durant tota la vida útil per conservar, a l'estat requerit durant la seva validació, les característiques tècniques que, en matèria de seguretat, fiabilitat, compatibilitat tècnica, salubritat, protecció mediambiental i, si escau, interoperabilitat, se'ls van ser exigir d'acord amb el que disposen les ETH.

Pla de Transport (PT): Conjunt d'operacions planificades de manera estable per una EF o altres candidats, encaminades a la prestació de serveis de transport, associades a una assignació de solcs i de recursos tècnics i humans.

Lloc de Comandament (PM): Departament específic d'Adif que s'encarrega de la gestió i la regulació del trànsit en temps real.

Rail Net Europe (RNE): És l'organització europea que té com a finalitat assignar capacitat per a tota mena de trànsit ferroviari internacional d'una manera ràpida i eficaç, d'acord amb les lleis i els reglaments nacionals i de la Unió Europea.

Registre Especial Ferroviari (REF): Té per objecte la inscripció, d'ofici, de les entitats i persones físiques i jurídiques amb l'activitat vinculada al sector ferroviari i que requereixi, per exercir, la llicència d'empresa ferroviària corresponent o un títol facilitador, de conformitat amb el que disposen la Llei del sector ferroviari, el Reglament i les altres normes de desenvolupament. Entre les funcions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària hi ha la d'organitzar i gestionar aquest registre..

S'han d'inscriure, així mateix, al Registre especial ferroviari les administracions públiques amb atribucions en matèria de prestació de serveis de transport que manifestin interès per sol·licitar l'adjudicació de capacitat d'infraestructura necessària per a la prestació de serveis de transport ferroviari determinats.

Reglament de Circulació Ferroviària (RCF): Document que estableix les normes de circulació sobre la RFIG i les condicions necessàries per a la circulació dels trens, tot incorporant els principis que regeixen l'organització de la circulació, el vocabulari tècnic bàsic, els documents d'ús obligatori, el significat dels senyals, les regles que s'han de complir per a la circulació de trens per la RFIG, la seva entrada, sortida i pas per estacions, tipus de bloqueig i enclavaments, normes per a la composició i la frenada de trens, forma de fer maniobres, etc.

Reserva de Capacitat: Es aquella que, previa evaluación del administrador de infraestructuras ferroviarias, no es puesta a disposición de los candidatos autorizados en el proceso de adjudicación anterior a la formulación del horario de servicio definitivo, a fin de poder responder con rapidez a las solicitudes específicas de capacidad. Esto será aplicable también en los casos de infraestructura congestionada.

Retard a l'Arribada (RLL): Temps transcorregut, mesurat en minuts, entre l'hora real d'arribada a destinació i l'hora planificada.

Retard Computable (RC): Per a cada tren, temps de retard mesurat en minuts en què supera l'indicador de puntualitat que hi ha establert en el sistema d'incentius.

Retard Net (Rn): Per determinar el retard dels trens de l'oferta ajustada, es tindrà en compte el retard net (Rn), que es defineix com la diferència mesurada en minuts entre el retard a l'arribada (RLL) i el retard en origen (RO).

Servei ferroviari connex: Servei bàsic, complementari o auxiliar recollit als punts 2, 3 i 4 de l'annex II de la Directiva 2012/34/UE.

Servei Internacional de Transport de Mercaderies: Qualsevol servei de transport en què el tren travessi, almenys, una de les fronteres espanyoles. El tren es pot compondre o dividir, o ambdues coses, i les diferents seccions tenen diferents orígens i destinacions, sempre que tots els vagons travessin, almenys, una frontera.

Servei Internacional de Transport de Viatgers: Qualsevol servei de transport en què el tren travessi, almenys, una de les fronteres espanyoles i el principal objecte de les quals sigui transportar viatgers entre estacions situades a diferents Estats. El tren es pot compondre o dividir, o ambdues coses, i les diferents parts poden tenir procedències i destinacions diferents, sempre que tots els vagons travessin almenys una frontera.

Sistema de Gestió de Trens Especials (SIGES): És el sistema informàtic que gestiona les peticions dels solcs immediats. Aquests solcs se sol·liciten normalment amb menys d'un dia d'antelació i per causes excepcionals. Està disponible per a totes les EE.FF. telemàticament mitjançant protocols de connexió segura.

Sistema Informàtic de Petició de Solcs Ocasional i Regulars (SIPSOR): És el sistema informàtic que l'administrador d'infraestructures posa a la disposició de les EE.FF. i la resta de Candidats Habilitats en el procés d'adjudicació de la capacitat per a la sol·licitud dels solcs regulars (SERVITREN) i els solcs ocasionals (TRENDIA).

Solc: La capacitat d'infraestructura necessària perquè un tren circuli entre dos punts en un període de temps determinat.

Tram: Part significativa d'una línia ferroviària.

Tren Impuntual: Tren que arriba a la destinació programada amb un retard superior a l'indicador establert.

Tren Suprimir: Tren que se suprimeix a la sortida o en qualsevol punt del recorregut sense estar programat a causa d'incidències a l'explotació ferroviària o a petició de l'empresa ferroviària. Aquest tren es considera impuntual, llevat de trens de mercaderies per als quals s'hagi sol·licitat la modificació de la destinació prevista.

Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG): La Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) està integrada per les infraestructures ferroviàries que resulten essencials per garantir un sistema comú de transport ferroviari per tot l'Estat o l'administració conjunta del qual calgui per al funcionament correcte del sistema comú de transport, com ara les vinculades als itineraris de trànsit internacional, les que enllacen les diferents comunitats autònomes i les connexions i accessos als principals nuclis de població i de transport o a instal·lacions essencials per a l'economia o la defensa nacional.

NOTA: els termes del glossari tenen només finalitats d'informació; les definicions són de caràcter general i no és legalment vinculant.

Adicionalment, RNE ha publicat un glossari de termes en anglès que està disponible a:

<http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>

Annex F

Catàleg d'Eixos i Línies de l'RFIG

Formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General titularitat d'Adif les línies i trams següents, ordenats per eixos
Actualitzat a 1/10/2025 (1a versió trimestral de la *Tramificació Comuna d'Adif)

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
EIX 01. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - IRÚN / FRONTERA FRANCESA				
100	P.K. 641,181 (Frontera 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	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	P.K. 124,235 (FRONTERA)/VILAR FORMOSO	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_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V0 (ED 13/06/2025)

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
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. 231,5 (by-pass ALTSASU)	BIF. KM. 534,0 (by-pass ALTSASU)	1668	3 KV CC
720	SANTURTZI	INTERMODAL ABANDO IND. PRIETO	1668	3 KV CC
722	MUSKIZ	DESERTU-BARAKALDO	1668	3 KV CC
724	BILBAO MERCANCIAS	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
EIX 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. VICENÇ DE CALDERS	1668	3 KV CC

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
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	P.K. 50,707 (FRONTERA)/LA TOUR DE CAROL-ENVEIGT	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. 71,161	1668	3 KV CC
244	AGUJA KM. 70,449	AGUJA KM. 0,500	1668	3 KV CC
246	MOLLET-SANT FOST	CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBI (Hasta Bif. Nudo Mollet)	1435 / 1668	3 KV CC
246	MOLLET-SANT FOST (Desde Bif. Nudo Mollet)	CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBI (Hasta Castellbisbal-Agujas Llobregat)	1435 / 1668	3 KV CC
246	MOLLET-SANT FOST (Desde Castellbisbal-Agujas Llobregat)	CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBI	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	P. K. 274,305 (FRONTERA)/CERBERE	BIF. ARAGÓ (Hasta Vilamalla)	1668	3 KV CC
270	P. K. 274,305 (FRONTERA)/CERBERE (Desde Vilamalla)	BIF. ARAGÓ (Hasta Girona-Mercaderies)	1435 / 1668	3 KV CC
270	P. K. 274,305 (FRONTERA)/CERBERE (Desde Girona-Mercaderies)	BIF. ARAGÓ	1668	3 KV CC
276	MAÇANET-MASSANES	L´HOSPITALET DE LLOBEGAT	1668	3 KV CC

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
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
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 MERCANCÍAS	1668	3 KV CC
942	VILLAVERDE BAJO	VALLECAS-INDUSTRIAL	1668	3 KV CC
944	VICÁLVARO	VICÁLVARO MERCANCÍAS	1668	3 KV CC
948	VICÁLVARO-MER.AGUJA KM. 3,007	BIF. VICÁLVARO MERCANCÍAS	1668	3 KV CC

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
EIX 03. MADRID CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR - VALENCIA - CAMBIADOR BOELLA (CAMP TARRAGONA)				
300	MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR	VALENCIA-ESTACIÓ 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 (hasta 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 MERCANCÍAS	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-JOAQUIN 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 (hasta límite PK 3,012)	SILLA	1668	3 KV CC
350	BIF. BENALÚA	BIF. ALACANT	1668	NO
602	BIF. PUERTO CABANYAL	VALENCIA PUERTO NORTE (Hasta límite PK 6,7)	1668	NO
604	LES PALMES	PORT DE CASTELLÓ	1668	NO

ADIF_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V0 (ED 13/06/2025)

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
606	BIF. PUERTO F.S.L.	VALENCIA PUERTO SUR (Hasta límite PK 7,1)	1668	NO
608	VALENCIA-F.S.L. MERCANCÍAS	VALENCIA F.S.L. - AG. KM. 5,8	1668	NO
614	BIF. JOAQUÍN 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
EIX 04. ALCÁZAR DE SAN JUAN - CÓRDOBA - SEVILLA - CÁDIZ/BADAJOS				
400	ALCÁZAR DE SAN JUAN	CÁDIZ	1668	3 KV CC
402	ESPELUY- AGUJA KM. 340,1	JAEN	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 (Hasta Granada Ag. KM 54,289)	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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
428	CAMBIADOR ANTEQUERA	ANTEQUERA- S. ANA-AGUJA KM. 50,4	1668	NO
430	BIF. CÓRDOBA MERCANCÍAS	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 MERCANCÍAS 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-ESTACIÓN	BIF. SAN JERÓNIMO	1668	3 KV CC
460*	BIF. LAS MARAVILLAS	FUENTE DE PIEDRA	1668	NO
464*	BIF. TOCÓN	BIF. LA CHANA	1668	NO
466	BIF. RIOFRIO	ANTEQUERA	1668	NO
468	BIF. LAS MARAVILLAS	ANTEQUERA AV	1668	NO
508	BADAJOS	KM. 517,6 (FRONTERA)/ELVAS	1668	NO
512	ZAFRA	HUELVA-MERCANCÍAS	1668	NO
514	ZAFRA	JEREZ DE LOS CABALLEROS	1668	NO
516	MÉRIDA	LOS ROSALES	1668	NO
520	CIUDAD REAL	BADAJOS (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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
528	ALMORCHÓN	MIRABUENO	1668	NO
LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
EIX 05. MADRID ATOCHA - CÁCERES - VALENCIA DE ALCÁNTARA				
500	BIF. PLANETARIO	BIF. CASA DE LA TORRE (Hasta Monfragüe)	1668	NO/3 KV CC
502	CÁCERES	PK 428,5 (Frontera) /MARVAO-BEIRA	1668	NO
504	VILLALUENGA-YUNCLER	ALGODOR	1668	NO
920	MÓSTOLES-EL SOTO	PARLA	1668	3 KV CC
EIX 06. VENTA DE BAÑOS - LEÓN - OURENSE - VIGO/SANTIAGO - A CORUÑA				
130	GIJÓN-SANZ CRESPO	VENTA DE BAÑOS (Hasta 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	LEON-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	SIERRAPANDO	1668	3 KV CC

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
182	CAMBIADOR CLASIFICACIÓN	BIF. CLASIFICACIÓN	1668	3 KV CC
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	1668	NO
804	BETANZOS-INFESTA	FERROL	1668	NO
810	BIF. CHAPELA (Desde Redondela)	MONFORTE DE LEMOS	1668	3 KV CC
814	GUILLAREI	KM. 5,5 (FRONTERA) /VALENCA DO MINHO	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 (Hasta Taboadela Ag. Km.234,0)	1668	NO
822	BIF. VALORIO (Desde Ourense)	A CORUÑA (Hasta Bif. Coto da Torre)	1668	3 KV CC
822	BIF. VALORIO (Desde Bif. Coto da Torre)	A CORUÑA (Hasta 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 TÉRMICA 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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
EIX 08 RED DE ANCHO METRICO (EXCEPTO LÍNEA 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	GIJÓN- SANZ CRESPO	1000	1,5 KV CC
754	SOTIELLO	PUERTO EL MUSEL	1000	NO
756	AGUJA ENLACE SOTIELLO	AGUJA ENLACE VERIÑA	1000	NO
758	LA MARUCA MERCANCÍAS	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



LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
EIX 11. MADRID CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BURGOS-ROSA MANZANO - LEÓN / ASTURIAS				
114	C.F. MERC. VALLADOLID	BIF. CANAL DEL DUERO	1435 / 1668	25 KV CA
EIX 12. MADRID PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BARCELONA - FRONTERA FRANCIA				
070	BIF. HUESCA	HUESCA (Hasta Tardienta)	1435	25 KV CA
070	BIF. HUESCA (Desde Tardienta)	HUESCA	1435 / 1668	25 KV CA
EIX 16. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA				
082	BIF. A GRANDEIRA AG. KM. 85,0	BIF. COTO DA TORRE	1668	25 KV CA

S'han especificat l'origen i la destinació de cadascuna de les línies en funció del sentit PARELL de la circulació.

- * Línia 116, Els Vedats – *Cercedilla, tancada temporalment per a escometre treballs de renovació integral.
- * Línia 790, suspès trànsit entre l'Assumpció Universitat i Lleó.
- * Línia 102*, línia amb suspensió de la circulació de trens amb servei comercial, trajecte d'Aranda de Duero-Montecillo (Km. 184,600) a Manzanares-Soto el Real (Km. 36.345).
- * Línia 322, Águilas a Múrcia Mercaderies, suspensió de la circulació per a execució de les obres associades a la futura línia d'alta velocitat Múrcia – Almeria.
- * Línia 310, supressió del servei comercial de transport de viatgers entre Aranjuez i Tarancón; es manté el trànsit de mercaderies entre Aranjuez i Tarancón.
- * Trams provisionalment sense servei:
 - En línia 464: de Bifurcació Tocón a Bifurcació La Chana i
 - En línia 466: de Bifurcació Riofrío a Antequera.
- * Línia 802*, línia amb suspensió de la circulació de trens amb servei comercial, trajecte Cosmos a Villafranca del Bierzo.

De conformitat amb l'Orde FOM/925/2018, de 10 de setembre, per la qual es modifica el Catàleg de línies i trams de la XFIG, aprovat per Orde FOM/710/2015, de 30 de gener. S'exclouen del catàleg de línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General les línies: 08-782-Hospital Basurto-Ariz. i 08-784-Irauregui-Lutxana-Barakaldo.

Així mateix, l'article 2.2 indica que, fins que siga efectiu el traspàs de les infraestructures ferroviàries a la Comunitat Autònoma del País Basc, establert l'1 de maig de 2019, l'administració d'aquestes, amb el contingut i l'abast prevists en l'article 19 de la llei 38/2015, continuarà a càrrec de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

Publicada en BOE del 14/12/2018, la Resolució de 10 de desembre de 2018, de la Secretaria General d'Infraestructures, per la qual es publica l'Acord del Consell de Ministres de 7 de desembre de 2018, pel qual es traspassen a la Comunitat Autònoma del País Basc les línies ferroviàries Basurto Hospital-Ariz i Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

Publicat en BOE del 14/12/2018, el Reial decret 1434/2018, de 7 de desembre, de traspàs a la Comunitat Autònoma del País Basc de les funcions i els serveis de l'Administració de l'Estat en matèria de ferrocarrils i transport ferroviari en relació amb les línies ferroviàries Basurto Hospital-Ariz i Irauregi-Lutxana-Barakaldo, BOE del 14/12/2018.

Publicat en BOE 5569 Resolució de 23 de febrer de 2023, de la Direcció General de Planificació i Avaluació de la Xarxa Ferroviària, per la qual es publica l'Acord del Consell de Ministres de 21 de febrer de 2023, pel qual es clausura el tram ferroviari entre Tarancón i Utiel, de la línia 03-310 Aranjuez-València Font de Sant Lluís.

Publicada resolució de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (*MTMAU) *de16/06/2023, per la qual s'exclou de la *RFIG la línia 04-412 *Huéneja Dòlar - Mines del Marquesat

Annex G

Capacitat mitjana de les Principals Línis d'Adif

Dades de Capacitat Març 2025.

LÍNIA	CAPACITAT (1)	TRÁNSIT ACTUAL (2)	SOLCS DISPONIBLES	SATURACIÓ
070 BIF. HUESCA-HUESCA	57	5	52	9%
082 BIF. COTO DA TORRE-BIF. A GRAN. AG.KM.85.0	180	34	146	19%
100 MADRID CHAM. C. C.-P.K. 641.181 (FRONTERA)	198	60	138	30%
102 MADRID CHAM. C. C.-BIF. ARANDA	59	16	43	27%
104 UNIV. CANTOBLANCO-ALCOB.-S.S.REYES	518	130	388	25%
110 VILLALBA GUADARR.-SEGOVIA	74	19	55	26%
116 LOS COTOS-CERCEDILLA	28	10	18	36%
120 F.OÑORO - FRONTERA-MEDINA DEL CAMPO	41	11	30	27%
122 SALAMANCA-AVILA	35	15	20	43%
130 VENTA DE BAÑOS-GIJON-SANZ CRESPO	147	42	105	29%
132 BIF. TUDELA VEGUIN-ABLAÑA	112	53	59	47%
140 BIF. TUDELA VEGUIN-EL ENTREGO	126	46	80	37%
144 S.JUAN DE NIEVA-VILLABONA DE AST.	214	82	132	38%
154 LUGO LLANERA-TUDELA VEGUIN	70	23	47	33%
160 PALENCIA-SANTANDER	76	41	35	54%
164 MAGAZ-PALENCIA ARROYO VILLALOBÓN	246	1	245	0%

ADIF_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.0 (ED 13/06/2025)

LÍNIA	CAPACITAT (1)	TRÀNSIT ACTUAL (2)	SOLCS DISPONIBLES	SATURACIÓ
200 MADRID CHAM. C. C.-BARNA-FRANÇA	154	68	86	44%
202 TORRALBA-SORIA	16	4	12	25%
204 BIF. CANFRANC-CANFRANC	12	4	8	33%
210 MIRAFLORES-S.VICENÇ CALDERS	121	48	73	40%
214 C.I.M. DE ZARAGO-LA CARTUJA	189	50	139	26%
220 LLEIDA-PIRINEUS-BIF. VILANOVA	152	66	86	43%
222 BIF. AIGÜES-LA TOUR DE CAROL-ENVEIGT	67	42	25	63%
224 Cerdanyola Valles-Cerdanyola Univ.	100	79	21	79%
230 PLANA-PICAMOIXON-REUS	79	28	51	35%
238 CASTELLBISBAL-AG.LLOBR.-BARNA MORROT	280	74	206	26%
240 S.VICENÇ CALDERS-L'HOSPITALET-LLOBR.	406	141	265	35%
246 MOLLET-SANT FOST-CASTELLBISBAL-AG. RUBI	383	54	329	14%
254 AEROPORT-EL PRAT DE LLOB.	102	74	28	73%
270 BIF. ARAGO-CERBERE	288	103	185	36%
276 MAÇANET-MASSANES-L'HOSPITALET-LLOBR.	303	164	139	54%
300 MADRID CHAM. C. C.-VALENCIA-NORD	258	85	173	33%
304 ALFAFAR-BENETUSS-VALENCIA-LA FONT SL	236	24	212	10%
310 ARANJUEZ-VALENCIA-LA FONT SL	26	8	18	31%
320 CHINCHILLA.MONT AGKM298.4-MURCIA DEL C.	43	4	39	9%
322 MURCIA MERC.-AGUILAS	27	20	7	74%
330 LA ENCINA-ALACANT-TERMINAL	82	38	44	46%
332 LA ENCINA AGUJA KM. 2.963-CAUDETE	124	16	108	13%
336 EL REG. AG. 525.3-ALACANT-TERMINAL	70	45	25	64%
340 MOIXENT-BIF. MOIXENT	38	16	22	42%

LÍNIA	CAPACITAT (1)	TRÁNSIT ACTUAL (2)	SOLCS DISPONIBLES	SATURACIÓ
342 ALCOI-XATIVA	16	8	8	50%
344 GANDIA-SILLA	256	69	187	27%
400 ALCAZAR SAN JUAN-CADIZ	179	56	123	31%
402 JAEN-ESPELUY-AG.340.1	26	18	8	69%
410 LINARES BAEZA-ALMERIA	73	7	66	10%
416 MOREDA-GRANADA	84	10	74	12%
420 BIF. MARAVILLAS-ALGECIRAS	39	13	26	33%
422 BIF. UTRERA-FUENTE DE PIEDRA	38	12	26	32%
430 BIF. CORDOBA MERCANCIAS-LOS PRADOS	39	14	25	36%
436 MALAGA-C. ALAM.-FUENGIROLA	155	111	44	72%
440 BIF. LOS NARANJOS-HUELVA	63	38	25	60%
444 BIF. TAMARGUILLO-LA SALUD	272	31	241	11%
460 BIF. MARAVILLAS-FUENTE DE PIEDRA	72	10	62	14%
464 BIF. TOCÓN-BIF. LA CHANA	36	0	36	0%
466 BIF. RIOFRIO-ANTEQUERA	36	0	36	0%
468 BIF. MARAVILLAS-ANTEQUERA AV	82	0	82	0%
500 BIF. PLANETARIO-BIF. CASA DE LA TORRE	93	38	55	41%
502 CACERES-KM.428.5 (FRONT)	8	2	6	25%
512 HUELVA MERCANCÍAS-ZAFRA	10	5	5	50%
516 MERIDA-LOS ROSALES	23	11	12	48%
520 CIUDAD REAL-BADAJOS	17	9	8	53%
522 MANZANARES-CIUDAD REAL	94	15	79	16%
610 SAGUNT-BIF. TERUEL	34	10	24	29%
620 L'ALDEA-AMP-TOR.-TORTOSA	120	32	88	27%

LÍNIA	CAPACITAT (1)	TRÀNSIT ACTUAL (2)	SOLCS DISPONIBLES	SATURACIÓ
630 PORT AVENTURA-TARRAGONA	90	20	70	22%
700 INTERM. ABANDO I. P.-CASETAS	141	51	90	36%
702 GRISEN-CABAÑAS DE EBRO	250	16	234	6%
710 ALTSASU-CASTEJON DE EBRO	73	27	46	37%
720 SANTURTZI-INTERM. ABANDO I. P.	370	174	196	47%
722 MUSKIZ-DESERTU-BARAKALDO	130	90	40	69%
800 LEON AG. KM. 123.6-A CORUÑA	49	11	38	22%
804 BETANZOS-INFESTA-FERROL	32	10	22	31%
810 MONFORTE LEMOS-BIF. CHAPELA	73	12	61	16%
814 GUILLAREI-TUI - FRONTERA	72	11	61	15%
820 ZAMORA AG KM 233.0-MEDINA DEL CAMPO	48	3	45	6%
822 BIF. VALORIO-A CORUÑA	67	12	55	18%
900 MADRID CHAM. C. C.-MADRID ATOCHA C.	605	365	240	60%
902 PITIS-HORTALEZA	164	32	132	20%
908 HORTALEZA-AEROPUERTO-T4	352	90	262	26%
910 MADRID ATOCHA C.-PINAR DE L ROZAS	386	260	126	67%
916 BIF. SANTA CATALINA-MADRID SANTA CATALINA	47	8	39	17%
920 PARLA-MOSTOLES-EL SOTO	569	299	270	53%
930 MADRID ATOCHA C.-S. FERNANDO HEN.	630	238	392	38%
942 VILLAVERDE BAJO-VALLECAS-IND.	264	66	198	25%

(1) Capacitat mitjana diària disponible en tots dos sentits per a un dia estàndard i referit a tots els tipus de trànsit.

(2) Trànsit mitjà diari en tots dos sentits per a un dia estàndard.

* La capacitat mitjana diària de la línia i la seva saturació pot variar per trajectes i períodes horaris.

* A les línies amb origen/destinació des de/cap a grans estacions de viatgers, si aquestes es declaren congestionades, aquesta capacitat es podria veure reduïda significativament.

Annex H

Classificació de Línies per Tipus

Actualitzat a 01/01/2025 (1ª versió trimestral de la Tramificación Comuna d'Adif).

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (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 (Frontera Francesa) (Desde Hernani)	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Hasta Brinkola)	S. SEBASTIÁN	C1	57,3
100	PK. 641,181 (Frontera Francesa) (Desde Brinkola)	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Hasta Sta. María Alameda)		B2	484,1
100	PK. 641,181 (Frontera Francesa) (Desde Sta. María Alameda)	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR	MADRID	C1	72,4
102	BIF. ARANDA	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Hasta 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 (Hasta 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	C.F. MERC. VALLADOLID	BIF. CANAL DEL DUERO		B2	8,0
116	LOS COTOS	CERCEDILLA	MADRID	C1	18,2
120	P.K. 124,235 (FRONTERA)/VILAR FORMOSO	MEDINA DEL CAMPO		B2	200,8

ADIF_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_V0 (ED 13/06/2025)

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
122	SALAMANCA	ÁVILA		B2	111,1
130	GIJÓN-SANZ CRESPO	VENTA DE BAÑOS (Hasta Pte. Los Fierros)	ASTURIAS	C2	74,3
130	GIJÓN-SANZ CRESPO (Desde Pte. Los Fierros)	VENTA DE BAÑOS (Hasta 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 (Hasta 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 (Hasta Reinos)	SANTANDER	C2	88,1
160	SANTANDER (Desde Reinos)	PALENCIA		B2	129,1
162	SOLVAY FACTORÍA	SIERRAPANDO		D	5,6
164	PALENCIA ARROYO VILLALOBÓN	MAGAZ		B2	7,5

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
166	BIF. RUBENA	VILLAFRÍA		D	3,7
168	VILLAFRÍA	BIF. RUBENA-AGUJA 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 (Hasta Guadalajara)	MADRID	C1	54,5
200	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Guadalajara)	BARCELONA-ESTACIÓ DE FRANÇA (Hasta Casetas)		D	269,0
200	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Casetas)	BARCELONA-ESTACIÓ DE FRANÇA (Hasta Miraflores)	ZARAGOZA	C1	16,6
200	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Miraflores)	BARCELONA-ESTACIÓ DE FRANÇA (Hasta 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	92,7
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 (Hasta Tarragona)		D	251,0
210	MIRAFLORES (Desde Tarragona)	SAN VICENÇ DE CALDERS		B2	24,9
212	HOYA DE HUESCA-AGUJA 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. VILANOVA		E	118,0

ADIF_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_V0 (ED 13/06/2025)

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
220	LLEIDA-PIRINEUS (DESDE MANRESA)	BIF. VILANOVA	BARCELONA	C1	63,7
222	P.K. 50,707 (FRONTERA)/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	SANT VICENÇ DE CALDERS	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	BARCELONA	C1	71,0
242	MARTORELL-SEAT	AGUJA KM. 71,161		D	3,1
244	AGUJA KM. 70,449	AGUJA KM. 0,500		D	0,5
246	MOLLET-SANT FOST	CASTELLBISBAL-AGUJAS RUBÍ	BARCELONA	C1	23,5
250	BELLVITGE AGUJA KM. 674,8	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)/CERBERE	BIF. ARAGÓ (HASTA MAÇANET-MASSANES)		B2	98,3
270	P. K. 274,305 (FRONTERA)/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.-AGUJA KM.337,1	C.I.M.-AGUJA 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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
300	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (Hasta Aranjuez)	MADRID	C1	57,0
300	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Aranjuez)	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (Hasta La Encina)		B2	327,1
300	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde La Encina)	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (Hasta La Encina Aguja 2,9)		B1	3,0
300	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde La Encina Aguja 2,9)	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (Hasta Bif. Moixent)		B2	25,1
300	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR (Desde Bif. Moixent)	VALENCIA-ESTACIÓ 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 (Hasta 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 (Hasta Murcia Mercancías)		E	140,7
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 (Hasta San Vicent Centre)		B2	71,0
330	LA ENCINA (Desde San Vicent Centre)	ALACANT-TERMINAL	MURCIA	C2	7,3
332	LA ENCINA AGUJA KM. 2,963	CAUDETE		B2	5,9
336	EL REGUERÓN-AGUJA 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

* Línia 322, Águilas a Murcia Mercancías, suspensió de la circulació per a execució de les obres associades a la futura línia d'alta velocitat Murcia-Almería.

* Línia 310, supressió del servei comercial de transport de viatgers entre Aranjuez i Tarancón; es manté el trànsit de mercaderies entre Aranjuez i Tarancón.

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
342	ALCOI	XÀTIVA		E	63,7
344	GANDIA	SILLA	VALENCIA	C2	50,8
346	GANDÍA PORT	GANDÍA-MERCADERÍES (Hasta Platja I Grau De Gandía)		D	0,5
346	GANDIA PORT (Desde Platja I Grau De Gandía)	GANDÍA-MERCADERÍES	VALENCIA	C2	2,5
348	FORD (Hasta Límite P.k. 3,012)	SILLA		D	3,0
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 (Hasta Lora Del Río)		B2	367,8
400	ALCÁZAR SAN JUAN (Desde Lora Del Río)	CÁDIZ (Hasta Utrera)	SEVILLA	C2	86,7
400	ALCÁZAR SAN JUAN (Desde Utrera)	CÁDIZ (Hasta Jerez Frontera)		B1	72,4
400	ALCÁZAR SAN JUAN (Desde Jerez Frontera)	CÁDIZ	CÁDIZ	C2	48,9
402	ESPELUY-AGUJA KM. 340,1	JAÉN		B2	31,6
404	ESPELUY-AGUJA KM. 338,8	ESPELUY-AGUJA KM. 150,5		B2	0,9
406	LAS ALETAS	UNIVERSIDAD DE CÁDIZ (APD)	CÁDIZ	C2	2,4
408	ALCOLEA-AGUJA KM. 431,9	CAMBIADOR ALCOLEA		B2	0,4
410	LINARES-BAEZA	ALMERÍA (Hasta Moreda)		E	117,2
410	LINARES-BAEZA (Desde Moreda)	ALMERÍA		B2	124,7
414	BIF. ALMERÍA	BIF. GRANADA		B2	0,7
416	MOREDA	GRANADA (Hasta Granada Ag. KM 54,289)		B2	54,5
418	SANTA ANA-AGUJA KM. 50,4	SANTA ANA-AGUJA 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-AGUJA KM. 50,4		B2	0,6

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
430	BIF. CÓRDOBA MERCANCÍAS	LOS PRADOS (Hasta Fuente De Piedra)		D	113,3
430	BIF. CÓRDOBA MERCANCÍAS (Desde Fuente De Piedra)	LOS PRADOS (Hasta Álorá)		B2	43,4
430	BIF. CÓRDOBA MERCANCÍAS (Desde Álorá)	LOS PRADOS	MÁLAGA	C2	33,5
432	CÓRDOBA	EL HIGUERÓN		D	6,5
436	FUENGIROLA	MÁLAGA-CENTRO ALAMEDA (APD)	MÁLAGA	C2	30,7
438	HUELVA MERCANCÍAS AG. KM. 107,4	ACCESO PUERTO DE HUELVA		D	5,7
440	BIF. LOS NARANJOS	HUELVA (Hasta 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 Limite P.k. 1'717)	LA SALUD		D	1,7
454	CAMBIADOR MAJARABIQUE	BIF. SAN JERÓNIMO		B2	1,4
456	LA SALUD-AGUJA KM. 6,2	LA SALUD-AGUJA KM. 10,2	SEVILLA	C2	0,8
458	MAJARABIQUE-ESTACIÓN	BIF. SAN JERÓNIMO		D	2,0
460	BIF. MARAVILLAS	FUENTE DE PIEDRA		B2	11,8
464	BIF. TOCÓN	BIF. LA CHANA		B2	32,1
466	BIF. RIOFRIO	ANTEQUERA		B2	44,0
468	BIF. LAS MARAVILLAS	ANTEQUERA AV		B2	12,7
500	BIF. PLANETARIO	BIF. CASA DE LA TORRE (HASTA HUMANES)	MADRID	C1	21,9
500	BIF. PLANETARIO (DESDE HUMANES)	BIF. CASA DE LA TORRE (HASTA MONFRAGÜE)		B2	228,8
502	CÁCERES	KM. 428,5 (FRONTERA)/MARVAO-BEIRA		E	97,0

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
504	VILLALUENGA-YUNCLER	ALGODOR		E	16,3
508	BADAJOS	KM. 517,6 (FRONTERA)/ELVAS		B2	5,3
512	ZAFRA	HUELVA MERCANCÍAS		E	180,8
514	ZAFRA	JEREZ DE CABALLEROS		E	46,7
516	MÉRIDA	LOS ROSALES (Hasta Cazalla-Constantina)		E	155,2
516	MÉRIDA (Desde Cazalla-Constantina)	LOS ROSALES	SEVILLA	C2	48,9
520	CIUDAD REAL	BADAJOS (Hasta Puertollano-Mercancías)		D	42,5
520	CIUDAD REAL (Desde Puertollano-Mercancías)	BADAJOS (Hasta Mérida)		E	236,1
522	MANZANARES	CIUDAD REAL		B2	64,5
524	CIUDAD REAL-MIGUEL TURRA	BIF. POBLETE		D	1,9
528	ALMORCHÓN	MIRABUENO		E	130,1
602	BIF. PUERTO CABANYAL	VALENCIA-PTO NORTE (Hasta 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 (HASTA LÍMITE P.K. 7,1)		D	1,5
608	VALENCIA-F.S.L. MERCANCÍAS	VFSL-AGUJA KM. 5,8		D	1,2
610	SAGUNT	BIF. TERUEL (Hasta Caudiel)	VALENCIA	C2	51,9
610	SAGUNT (Desde Caudiel)	BIF. TERUEL (Hasta Teruel)		E	85,9
610	SAGUNT (Desde Teruel)	BIF. TERUEL		B1	177,1
612	SAGUNT-AGUJA KM. 32,3	SAGUNT-AGUJA 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	AGUJA CLASIF. KM. 272	TARRAGONA MERCADERIES		D	1,1

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
624	AGUJA CLASIF. KM. 100.4	TARRAGONA		D	3,1
630	PORT AVENTURA	TARRAGONA		B2	10,0
700	INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO	CASETAS (Hasta Orduña)	BILBAO	C1	40,3
700	INTERMODAL ABANDO INDALECIO PRIETO (Desde Orduña)	CASETAS (Hasta 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. 231,5 (by-pass ALTSASU)	BIF. KM. 534,0 (by-pass ALTSASU)		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 (Hasta Cudillero)	RAM ASTURIAS	C2	13,4
740	PRAVIA (Desde Cudillero)	FERROL (Hasta 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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
764	TRUBIA	COLLANZO	RAM ASTURIAS	C2	54,8
770	SANTANDER	OVIEDO (Hasta Cabezón De La Sal)	RAM CANTABRIA	C2	45,6
770	SANTANDER (Desde Cabezón De La Sal)	OVIEDO (Hasta 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 (Hasta Aranguren)	RAM BILBAO	C2	23,5
780	BILBAO-LA CONCORDIA (Desde Aranguren)	SANTANDER (Hasta Orejo)		E	77,9
780	BILBAO-LA CONCORDIA (Desde Orejo)	SANTANDER	RAM CANTABRIA	C2	17,1
790	ARANGUREN	LA ASUNCIÓN-UNIVERSIDAD (Hasta La Calzada)	RAM BILBAO	C2	9,7
790	ARANGUREN (Desde La Calzada)	LA ASUNCIÓN-UNIVERSIDAD (Hasta 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	426,1
802 *	TORAL DE LOS VADOS	VILLAFRANCA DEL BIERZO		D	9,1
804	BETANZOS-INFESTA	FERROL		B2	42,8
810	BIF. CHAPELA (DESDE REDONDELA)	MONFORTE DE LEMOS		B2	166,6
814	GUILLAREI	KM. 5,5 (FRONTERA) /VALENCA DO MINHO		B2	5,5
816	GUILLAREI-AGUJA KM. 141,6	GUILLAREI-AGUJA KM. 0,9		B2	1,0
820	ZAMORA AG. KM. 233,0	MEDINA DEL CAMPO		E	90,2
822	BIF. VALORIO	A CORUÑA (HASTA TABOADELA AG. KM. 234,0)		B2	230,7
822	BIF. VALORIO (DESDE OURENSE)	A CORUÑA (HASTA BIF.COTO DA TORRE)		B2	1,0

* Línea 802, suspendida la circulación comercial entre Cosmos y Villafranca del Bierzo.

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
822	BIF. VALORIO (Desde Bif.coto Da Torre)	A CORUÑA (Hasta Bif. A Grandeira Aguja Km. 85,0)		D	125,8
822	BIF. VALORIO (Desde Bif. A Grandeira Aguja Km. 85,0)	A CORUÑA		B1	64,9
826	C. TÉRMICA DE 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	AGUJA 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-AGUJA 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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
930	MADRID ATOCHA CERCANÍAS	SAN FERNANDO DE HENARES	MADRID	C1	18,4
932	MADRID ATOCHA CERCANÍAS	MADRID-SANTA CATALINA		E	5,4
934	MADRID-ABROÑIGAL	BIF. REBOLLEDO		D	3,2
936	SAN CRISTÓBAL INDUSTRIAL	VILLVERDE BAJO		D	3,0
940	O'DONNELL	VICÁLVARO-MERCANCÍAS		D	3,9
942	VILLVERDE BAJO	VALLECAS INDUSTRIAL		D	7,2
944	VICÁLVARO	VICÁLVARO-MERCANCÍAS		D	2,1
946	MADRID-SANTA CATALINA	VILLVERDE BAJO		D	2,8
948	VICÁLVARO-MERC. AGUJA KM.3,007	BIF. VICÁLVARO-MERCANCÍAS.		D	1,5



Annex I

Models Contractuals

ÍNDEX

- **CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓ A: (Empresa Ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**
- **CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE CORRENT DE TRACCIÓ A: (Empresa Ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD**
- **MODELS DE CONTRACTE D'ARRENDAMENT A SUBSCRIURE AMB LES EMPRESES FERROVIÀRIES PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS CONNEXOS (SB-7, SB-9)**
- **MODELS DE CONFORMITAT I CONTRACTACIÓ PER A LA CESSIÓ D'ESPAIS DESTINATS A LA PRESTACIÓ DELS SERVEIS FERROVIARIS CONNEXOS (SB-8, SX-5, SX-7 I SX-8)**
- **MODEL DE CONFORMITAT I CONTRACTACIÓ PER A LA CESSIÓ D'ESPAIS DESTINATS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI AUXILIAR SX-6**
- **CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS (SX-9)**
- **CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI ADIF ACERCA D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/O MOBILITAT REDUÏDA PER PUJAR I BAIXAR DELS TRENS (SX-12)**
- **CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI, SB-3, DE MANIPULACIÓ D'UTI A: (Empresa Ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**
- **CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI, SB-3, DE MANIPULACIÓ D'UTI A: (client diferent empresa ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**
- **CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI, SB-4, DE MANIOBRES I ALTRES OPERACIONS DEL TREN: (Empresa Ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**
- **CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI, SB-4, DE MANIOBRES I ALTRES OPERACIONS DEL TREN: (client diferent Empresa Ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**
- **ACORD MARC PER A LA RESERVA DE CAPACITAT**

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓ A: (EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

A Madrid, __ de _____ de 20XX

Reunits:

D'una banda, el Sr. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, d'ara endavant Adif E.P.E., amb domicili a Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, amb NIF n. _____, entitat pública empresarial regulada pel que estableix el seu estatut aprovat pel Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre de 2004, a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, a les normes de desenvolupament d'ambdues, a la Llei 38/2015 del sector ferroviari, de 29 de setembre, a la legislació pressupostària i altres normes que li siguin aplicables.

I d'una altra, EL Sr. _____, amb DNI n. _____, (càrrec) _____, que intervé en nom i representació de (Empresa Ferroviària) _____ amb domicili social al C/ _____ n. _____ CP _____ (localitat) _____ i NIF núm. _____, en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Il·lustre Notari de _____, Sr. _____, el __ de _____ de _____, sota el número ____ del seu Protocol.

Les parts intervinents, en el caràcter i l'interès respectius amb què actuen, es reconeixen amb prou capacitat jurídica i d'obrar per a la signatura i l'atorgament d'aquest Acord i, a aquest efecte,

Exposen:

De conformitat amb l'article 22 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, dins l'àmbit de la competència estatal, a una o a diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que, entre les seves competències, de conformitat amb l'article 23.1.i), de la Llei 38/2015 precitada, inclou la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei bàsic de subministrament de combustible de tracció en instal·lacions fixes i mòbils.

De conformitat amb el Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, l'Ordre PRE/2443/2013, de 27 de desembre, per la qual es determinen els actius i els passius de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad i la Declaració sobre la Xarxa d'Adif i d'ADIF-Alta Velocitat, aquest servei és ofert per Adif E.P.E.

D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif E.P.E., tota empresa ferroviària, en possessió de la llicència corresponent i amb certificat de seguretat segons línia, ha de signar un acord amb Adif E.P.E. per poder obtenir subministrament de combustible de tracció, servei ofert per Adif E.P.E.

(Nom) _____, empresa ferroviària en possessió de la llicència i certificat de seguretat corresponents, ha manifestat el seu interès a rebre el servei de subministrament de combustible de tracció per part d'Adif E.P.E. des de/d' (mes) de 20XX, per la qual cosa ambdues entitats han acordat la celebració d'aquest Contracte, destinat a determinar les condicions de prestació, del dit servei bàsic per Adif E.P.E., a través de la seva Subdirecció de Gestió de Combustibles, a favor de (Empresa Ferroviària) _____.

Aquest Contracte determina les condicions de prestació del dit servei d'acord amb els preus privats aprovats pel Consell d'Administració d'Adif, vigents en cada moment, i d'acord amb el que assenyalava la Declaració sobre la Xarxa d'Adif en aquest apartat de subministrament de combustible de tracció.

I en virtut d'això d'abans, els qui compareixen formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden

I. OBJECTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions de conformitat amb les quals Adif E.P.E. es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària) _____, des de la data de la seva subscripció, el subministrament de combustible de tracció que necessita aquesta entitat ferroviària, com també estableix la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, de conformitat amb els criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus privats aprovats per Adif E.P.E. i de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif E.P.E. vigents en cada moment.

II. ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SERVEI

La prestació del servei de subministrament de combustible s'associa a l'ús dels tipus d'instal·lacions següents:

- Punt Fix de Subministrament (Magatzem Fiscal): Són les instal·lacions on, en virtut de l'autorització concedida i amb compliment de les condicions i requisits establerts reglamentàriament, el combustible s'aprovisiona i s'emmagatzema en un dipòsit, inicialment, per ser subministrat al vehicle ferroviari des d'allà.
- Punt Mòbil de Subministrament: Són les instal·lacions en què es fixa un punt on el subministrament de combustible es fa directament des del camió cisterna, de l'empresa subministradora, al vehicle ferroviari.

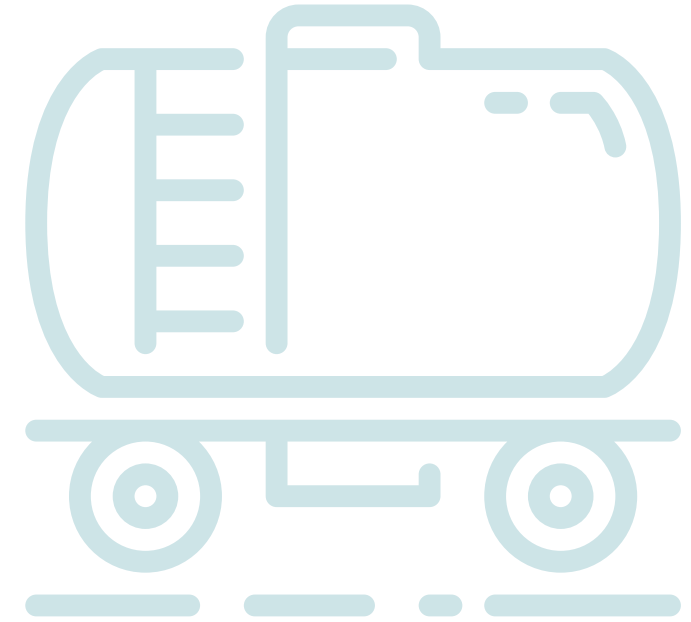
Els serveis recollits en aquest Contracte es prestaran per Adif E.P.E. a (Empresa Ferroviària) _____, als punts de subministrament, en les condicions i en els preus establerts al Catàleg del Servei de Subministrament de Combustible de la Declaració sobre la Xarxa, publicat al Web d'Adif.

Sens perjudici de l'aplicació del que disposa la Llei 38/2015, del sector ferroviari, i en les seves normes de desplegament, en tot allò que no preveu aquest Acord és aplicable el que disposa l'ordenament jurídic privat.

III. CONDICIONS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

Les condicions d'accés (CA) per a aquests serveis es recullen en el Catàleg del Servei de Subministrament de Combustible, publicat al Web d'Adif, i són d'especial rellevància les següents per a un accés adequat a la prestació del servei:

- (Empresa Ferroviària) aportarà la documentació necessària (Llicència d'Empresa Ferroviària, NIF de l'Empresa, Acord d'exempció concedit per l'Agència Tributària, targeta CAE vigent concedida per l'Agència Tributària i Carta de consumidor final de Gasoil B) per a la seva alta al sistema informàtic d'Adif E.P.E. i per justificar la seva autorització a utilitzar gasoil B exempt.
- (Empresa Ferroviària) aportarà a Adif E.P.E. les renovacions dels Acords d'Exempció i de les targetes CAE amb el temps necessari per actualitzar el sistema informàtic i notificar-lo al subministrador.
- (Empresa Ferroviària) aportarà la numeració UIC de tots els vehicles de què disposi en el moment de l'alta, siguin aquests de la seva titularitat i/o en règim de lloguer, i comunicarà les variacions que es puguin produir durant la vigència d'aquest contracte, per qualsevol circumstància, indicant les dates d'inici i de fi en què es van a produir.
- Si (Empresa Ferroviària) no comunica la baixa d'un vehicle com a titular o arrendatària del dit vehicle, i a aquest se li segueix subministrant, la facturació del/s subministrament/s es farà a càrrec de (Empresa Ferroviària), que haurà d'abonar a Adif EPE la factura corresponent.
 _ (Empresa Ferroviària) ha de resoldre amb la propietària actual del vehicle aquest pagament sense intervenció d'Adif E.P.E.
- (Empresa Ferroviària) haurà de notificar a Adif E.P.E. tots els punts fixos i/o mòbils en què tingui necessitat de la prestació d'aquests serveis abans d'accedir-hi per evitar possibles problemes de subministrament.
- (Empresa Ferroviària) haurà de presentar les seves sol·licituds de prestació als serveis requerits a cadascuna de les instal·lacions de servei, ajustant-se al termini, al format i al contingut mínim fixats per Adif E.P.E. per tal de preservar una explotació ordenada, eficient i segura a les instal·lacions de subministrament
- En el cas dels punts mòbils, (Empresa Ferroviària) ha d'indicar a la seva sol·licitud els litres de combustible que se li ha de proveir, tenint en compte que aquesta quantitat ha de ser íntegrament subministrada al vehicle, perquè no hi hagi una devolució de producte al Subministrador. Si es produeix una devolució del producte, Adif E.P.E. repercutirà a (Empresa Ferroviària) els sobre costos en què hagi incorregut per aquest motiu.



IV. CONDICIONS D'ÚS DE LES INSTAL·LACIONS DE COMBUSTIBLE, DEL TIPUS DE MAGATZEM FISCAL, PER AL SUBMINISTRAMENT DE GASOIL B EXEMPT ALS VEHICLES FERROVIARIS

Les condicions d'utilització (CU) per a aquestes instal·lacions es recullen al Catàleg de Serveis de la Declaració sobre la Xarxa, publicat al Web d'Adif, i són d'especial rellevància les següents:

- (Empresa Ferroviària) ha de fer un ús adequat de la instal·lació per als fins previstos.

- (Empresa Ferroviària) ha de complir els requisits en matèria de seguretat ferroviària i, en particular, la disposició dels títols habilitants pertinents del personal ferroviari i les condicions del material rodant ferroviari, així com en matèria de prevenció de riscos laborals.
- Si, com a conseqüència d'una mala actuació de (Empresa Ferroviària) es produeix un vessament de combustible a la instal·lació durant el subministrament de gasoil, l'empresa està obligada a complir la legislació vigent en matèria de medi ambient en relació amb sòls, abocaments, sorolls, emissions, residus i substàncies perilloses, sempre que la responsabilitat li sigui imputable i anirà a càrrec seu exclusivament, si és necessari, la recuperació i el sanejament ambiental de tots els terrenys contaminats, i li seran repercutides totes les despeses en què pugui incórrer Adif E.P.E.
- Si com a conseqüència d'una mala actuació de (Empresa Ferroviària) es produeix un accident amb danys a la instal·lació durant el subministrament de gasoil, se li repercutiran totes les despeses en què Adif EPE incorri per a reparar-les.

V. FACTURACIÓ I CONDICIONS DE PAGAMENT

Els preus privats que s'han d'aplicar seran els vigents en cada moment per la prestació del Servei de Subministrament de Combustible i publicats a la Declaració sobre la Xarxa. Els preus a què fa referència aquest Contracte són quantitats sense IVA.

Els preus aplicats per la prestació d'aquest servei no inclouen la prestació d'altres serveis, com el servei de maniobres de "subministrament o retirada de material de tracció a punts d'aprovisionament de combustible" o el cànon per ús de les instal·lacions de servei en la modalitat "B".

1. Els pagaments s'han de fer mensualment, per mesos naturals vençuts, mitjançant transferència o ingrés als comptes bancaris d'Adif E.P.E. obertes als bancs _____: IBAN _____ i _____: IBAN _____, a trenta dies data factura. Adif EPE s'obliga a remetre la factura, amb tots els càrrecs a satisfer per (Empresa Ferroviària) _____ inclosos, corresponents a la meritació mensual abans del dia vint del mes següent al que correspongui la factura. Els retards en el pagament de les factures presentades, i sens perjudici de qualsevol altre dret que li correspongui, generaran un càrrec per interessos de demora que es calcularan d'acord amb l'article 7 de la Llei 3/2004, de 29 de desembre, per la qual s'estableixen mesures de lluita contra la morositat a les operacions comercials.

Així mateix, s'aplicaran les normes previstes als articles 101 i 102 de la Llei del sector ferroviari i la resta de normativa reglamentària aplicable.

VI. VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Aquest contracte entrarà en vigor el ____ de _____ de 20XX i estarà vigent fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals; podrà ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entén que el Contracte es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comunicui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment

VII. CAUSES DE FINALITZACIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'entendrà extingit per les causes següents:

1. Per mutu acord de les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que preveu aquest Acord.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En cas d'incompliment que porti causa a l'impagament per part de (Empresa Ferroviària) _____ dels imports deguts per la prestació del servei i sens perjudici de la resolució d'aquest Acord, ADIF E.P.E. pot procedir a la suspensió del servei, amb comunicació prèvia expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o se'n garanteixi prou el deute.

Extingit l'Acord per qualsevol causa, tots els drets i les obligacions nascuts amb anterioritat a la seva extinció seran liquidats i complerts per ambdues parts, sens perjudici dels drets i les obligacions que resultin de la dita extinció per a aquestes, d'acord amb la Llei o el que es disposa en aquest Contracte.

VIII. CESSIÓ A TERCERS

Aquest contracte no es pot cedir a tercers per cap de les parts sense el consentiment previ i per escrit de l'altra part. Qualsevol cessió realitzada infringint el que disposa aquesta clàusula es considera no efectuada, i les parts continuaran com a titulars de les obligacions assumides en virtut d'aquest contracte.

Adif E.P.E pot contractar amb tercers els serveis a què està obligat per mitjà d'aquest contracte.

IX. NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts poden dirigir les comunicacions per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti prou la seva recepció pel destinatari, amb les persones següents designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per (Empresa Ferroviària)
Signat: _____
[CÀRREC] _____

Per Adif
Signat: _____
[CÀRREC]: _____

X. LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

EL subministrament objecte d'aquest Acord està regit i s'ha d'interpretar per la normativa del sector ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, és competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis complementaris. Això sens perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquest efecte les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

XI. CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Ambdues parts es comprometen a mantenir en secret totes les dades i les informacions facilitades per Adif i concernents a l'objecte del contracte, i l'adjudicatari ha de mantenir aquesta informació en reserva i secreta i no revelar-la de cap manera, totalment o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte

Les dades personals han de ser tractades per l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) amb la finalitat d'efectuar la gestió i el manteniment de la prestació del servei. La base jurídica que legitima el tractament és la prestació del servei. Les vostres dades es conservaran durant el temps que estableixin les lleis aplicables i no se cediran a tercers excepte obligació legal.

Podeu accedir a les vostres dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació dirigint la vostra petició a l'adreça: correu electrònic del delegat_dpd_adif@adif.es o per correu postal al carrer Sor Ángela de la Cruz, 3-7a Planta, 28020 – Madrid adjuntant-hi fotocòpia del DNI o del passaport.

I en prova de conformitat signen aquest Contracte, per duplicat, al lloc i la data expressats a l'encapçalament.

Per (Empresa Ferroviària)
Signat: _____
[CÀRREC] _____

Per Adif
Signat: _____
[CÀRREC]: _____

ANNEX I

PUNTS DE SUBMINISTRAMENT

De conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.

PRESTACIÓ DEL SERVEI

- Els serveis s'han de prestar de conformitat amb el que es determina a "l'oferta de serveis, definició i descripció" corresponent al servei bàsic **SB-2** publicat en la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.

PREUS PER LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

- Els preus privats a aplicar són els vigents en cada moment per la prestació del Servei Bàsic **SB-2** publicats a la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.
- Al cost real/m3 s'ha d'afegir el cost del servei de subministrament fixat en la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE CORRENT DE TRACCIÓ A: (EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

D'una banda, el Sr. (Nom) _____ (Càrrec) _____ de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, que intervé en nom i representació d'ADIF-Alta Velocidad E.P.E., d'ara endavant ADIF-Alta Velocidad, amb domicili al c/ Sor Àngela de la Creu, n. 3, CP 28020 – Madrid, amb CIF núm. _____, entitat pública empresarial regulada pel que estableix el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, a les normes de desplegament de totes dues, en el seu Estatut, aprovat pel Reial decret 1044/2013, de 27 de desembre, a la legislació pressupostària i altres normes que li siguin aplicables.

I d'una altra, el Sr. (Nom) _____, amb DNI n. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de (Empresa Ferroviària) _____, amb domicili social a _____ amb CIF n. _____, en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Il·lustre Notari de _____ Sr. _____, el ____ de ____ de 202__, sota el número _____ del seu Protocol.

Les parts intervinents, en el caràcter i interès respectius amb què actuen, es reconeixen amb capacitat jurídica i d'obrar suficients per a la signatura i l'atorgament del d'aquest Acord i, a aquest efecte,

Exposen:

Que amb data 14 de desembre de 2013 va ser publicat al Butlletí Oficial de l'Estat el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, pel qual es crea l'entitat ADIF-Alta Velocidad, i s'estableix en la Disposició addicional tercera l'aplicació a ADIF-Alta Velocidad del que disposa l'article 40.3.a) de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, quant a l'obligació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries de prestar el servei complementari de subministrament d'energia elèctrica a les infraestructures ferroviàries integrades a la Xarxa Ferroviària d'interès general a les empreses ferroviàries que ho sol·licitin.

Que amb data 30 de setembre de 2015 va ser publicada al Butlletí Oficial de l'Estat la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. De conformitat amb l'article 22 d'aquesta llei, l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, dins l'àmbit de competència estatal, a una o a diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que, entre les seves competències de conformitat amb l'article 23.1.i de la Llei 38/2015, inclou la prestació de serveis complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei complementari de subministrament de corrent de tracció, definit com a tal pels articles 44 i següents de la dita llei en relació amb l'annex I de la norma esmentada.

D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocidad, qualsevol empresa ferroviària, en possessió de la corresponent llicència i amb Certificat de seguretat segons Línia, ha de signar un acord amb ADIF-Alta Velocidad per poder obtenir subministrament d'energia elèctrica de tracció, servei complementari ofert per ADIF-Alta Velocidad.

(Empresa Ferroviària) _____, empresa ferroviària en possessió de la llicència i del certificat de seguretat corresponents, ha manifestat el seu interès a rebre el servei de subministrament de corrent de tracció per part d'ADIF-Alta Velocidad, per la qual cosa ambdues entitats han acordat la celebració d'aquest Acord, destinat a determinar les condicions de prestació del servei complementari esmentat per ADIF-Alta Velocidad, a favor de (Empresa Ferroviària) _____.

Aquest Acord determina les condicions de prestació del dit servei d'acord amb els preus aprovats pel Consell d'Administració d'ADIF-Alta Velocidad, vigents en cada moment, i d'acord amb el que indica la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocidad en aquest apartat de subministrament de corrent de tracció.

I en virtut d'això d'abans, els qui compareixen formalitzen aquest Acord, basant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden

I. OBJETE

Aquest Acord té per objecte establir les condicions i els procediments d'acord amb els quals ADIF-Alta Velocidad es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària) _____, el subministrament de corrent de tracció necessari a aquesta entitat ferroviària, així com la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, de conformitat amb els criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus aprovats per ADIF-Alta Velocidad i de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocidad vigents en cada moment.

II. CONDICIONS DE PRESTACIÓ DEL SERVEI

Els serveis recollits en aquest Acord els prestarà ADIF-Alta Velocidad a (Empresa Ferroviària) _____, en les condicions i els preus vigents en cada moment a la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocidad.

Als mapes de les Declaracions sobre la Xarxa d'Adif i ADIF-Alta Velocidad figuren les línies electrificades dels dos administradors.

Sens perjudici de l'aplicació del que disposa la Llei 38/2015, del sector ferroviari, i en les seves normes de desplegament, en tot allò que no preveu aquest Acord és aplicable el que disposa l'ordenament jurídic privat.

III. FACTURACIÓ I CONDICIONS DE PAGAMENT

Els preus a què fa referència la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocidad són quantitats sense IVA.

Els pagaments s'han de fer mensualment, per mesos naturals vençuts, mitjançant transferència o ingrés als comptes bancaris d'ADIF-Alta Velocidad oberts als Bancs _____, amb IBAN _____ i _____, amb IBAN _____ a trenta dies data factura. ADIF-Alta Velocidad s'obliga a remetre la factura, amb tots els càrrecs a satisfer per (Empresa Ferroviària) _____ inclosos, corresponent a la meritació mensual abans del dia deu del mes següent al qual correspongui la factura.

Els retards en el pagament de les factures presentades, i sens perjudici de qualsevol altre dret que li correspongui, generaran un càrrec per interessos de demora que es calcularan d'acord amb l'article 7 de la Llei 3/2004, de 29 de desembre, per la qual s'estableixen mesures de lluita contra la morositat a les operacions comercials.

Així mateix, s'aplicaran les normes previstes als articles 101 i 102 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i la resta de normativa reglamentària aplicable.

La determinació de les circulacions afectades s'establirà amb la documentació oficial facilitada per ADIF-Alta Velocidad.

IV. VIGÈNCIA DE L'ACORD

Aquest Acord entrarà en vigor el dia de la seva signatura i la seva vigència serà fins al (Data) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals, i podrà ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entén que l'Acord es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comunicui a l'altra la intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

V. CAUSES DE FINALITZACIÓ DE L'ACORD

Aquest Acord s'entendrà extingit per les causes següents:

1. Per mutu acord de les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que preveu aquest Acord.
3. Per incompliment d'una de les parts.

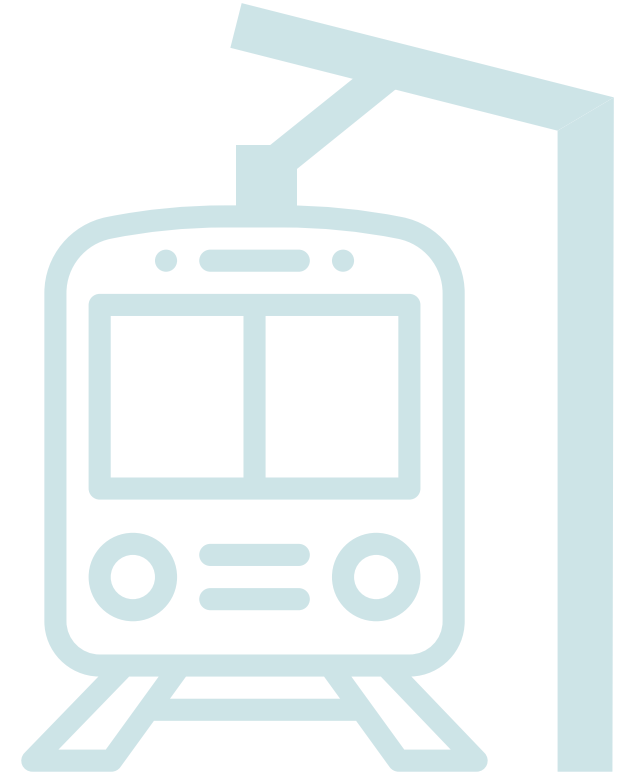
En el cas d'incompliment que porti causa a l'impagament per part de (Empresa Ferroviària) _____ dels imports deguts per la prestació del servei i sens perjudici de la resolució d'aquest Acord, ADIF Alta Velocidad E.P.E. podrà procedir a la suspensió del servei, amb comunicació prèvia expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o se'n garanteixi prou el deute.

Extingit l'Acord per qualsevol causa, tots els drets i les obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció de l'Acord seran liquidats i complerts per ambdues parts, sens perjudici dels drets i de les obligacions que resultin de la dita extinció per a aquestes d'acord amb la Llei o el que es disposa en aquest Acord.

VI. CESIÓ A TERCERS

Aquest Acord no pot ser cedit a tercers per cap de les parts sense el consentiment previ i escrit de l'altra part. Qualsevol cessió realitzada infringint el que disposa aquesta clàusula es considera no efectuada, i les parts continuaran com a titulars de les obligacions assumides en virtut d'aquest Acord.

ADIF-Alta Velocidad pot contractar amb tercers els serveis a què està obligat per mitjà d'aquest Acord.



VII. NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts poden dirigir les comunicacions per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti prou la seva recepció pel destinatari, amb les persones següents designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per ADIF-Alta Velocidad, (Nom) _____, (Càrrec) _____.

Per (Empresa Ferroviària) _____ (Nom) _____, (Càrrec) _____.

VIII. LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

El subministrament objecte d'aquest Acord està regit i s'ha d'interpretar per la normativa del sector ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis complementaris. Això sens perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquest efecte les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

IX. CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Les parts contractants es comprometen a mantenir en secret totes les dades i les informacions facilitades i concernents a l'objecte del contracte, i han de mantenir la dita informació en reserva i secreta i no revelar-la de cap manera, totalment o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les parts reconeixen que tota la informació a què es pugui tenir accés en el marc del contracte ja sigui relacionada amb la prestació del servei o relacionada amb l'activitat o l'organització d'alguna de les parts, en endavant, "la informació", té caràcter confidencial, per la qual cosa les parts acorden no divulgar-la i mantenir la més estricta confidencialitat respecte a aquesta informació i han d'advertir, si és el cas, del deure de confidencialitat i secret esmentat als seus treballadors i associats i a qualsevol persona que, per la seva relació professional o personal, hagi o pugui tenir-hi accés.

Cap de les parts pot reproduir, modificar, fer pública o divulgar a tercers la informació sense l'autorització prèvia escrita i expressa de l'altra part, excepte en els aspectes en què la informació sigui pública i notòria per mitjans aliens a les parts, o en el cas de documents que siguin públicament accessibles; les parts es comprometen a posar els mitjans necessaris perquè la informació no sigui divulgada i/o cedida, evitant-ne la pèrdua, el robatori o la sostracció.

Ambdues parts hauran d'advertir sobre l'existència del deure de confidencialitat als seus treballadors, associats i a tota persona a qui es faciliti la informació, i s'hauran de fer responsables de l'ús indegut que aquests persones puguin fer de la informació relacionada amb el contracte; així mateix es comprometen a posar en coneixement de l'altra part qualsevol acció o incident per part de tercers que pugui atemptar contra la seva confidencialitat.



Les disposicions relatives a la confidencialitat previstes en aquest contracte s'han d'aplicar durant la seva vigència i prevaldran durant un termini de cinc anys, immediat a la seva fi.

Les dades personals tractades en virtut d'aquest contracte han de ser tractades per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei orgànica 3/2018, del 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals recollides de l'altra part.

Els interessats poden exercitar el seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, rectificació, supressió, limitació, oposició al tractament, portabilitat de les dades, i a no ser objecte de decisions individuals automatitzades, quan sigui el cas, dirigint un escrit amb una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o document equivalent amb assumpte Protecció de Dades a les adreces següents:

- Per a ADIF-Alta Velocidad, E.P.E. (NIF Q-2802152-E)
- Adreça postal del Registre General d'ADIF-Alta Velocidad al c/ Sor Ángela de la Cruz, 3, 7a planta, 28020 MADRID.
- Seu electrònica: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/>, o al Punt d'Accés General: administraciogob.es, codi DIR EA0008223.
- Adreça electrònica: dpd.adifav@adif.es
- Per a (xxxxxxxx) ** (NIF **)
- Adreça postal: Calle **, n.º **, de ** C.P. **.
- Adreça electrònica: xxxxxx@xxxx.es

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan entenguin que s'ha vulnerat algun dels seus drets o que s'hagin tractat les dades de forma il·legítima.”

I, en prova de conformitat, signen aquest Acord,

Per ADIF - Alta Velocidad

Signat.: _____

[CÀRREC] _____

Per (Empresa Ferroviària)

Signat.: _____

[CÀRREC]: _____

MODELS DE CONTRACTE D'ARRENDAMENT A SUBSCRIURE AMB LES EMPRESES FERROVIÀRIES PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS CONEXOS (SB-7, SB-9)

CONTRACTE NÚM. (-----)

A (-----) el (----) de (----) de (-----)

Reunits:

D'una banda, l'ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, que en endavant es denominarà ADIF, amb domicili al 28020 Madrid, c/ Sor Àngela de la Cruz 3, amb NIF Q-2801660-H, representat en aquest acte per (-----), en qualitat de () degudament autoritzat per a aquest acte.

I, d'una altra, (-----) a qui en endavant es denominarà PART ARRENDATÀRIA, amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'Escriptura atorgada el (----) de (----) de (----) davant el Notari de (-----) D. () amb el número () del seu Protocol.

Ambdues parts amb prou capacitat jurídica que es reconeixen mútuament i accepten,

Exposen:

- I. Que la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, estableix al núm. 1 de la seva Disposició addicional primera que la titularitat i l'administració de les infraestructures ferroviàries integrades a la Xarxa Ferroviària d'Interès General corresponen a les entitats públiques empresarials Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) i ADIF-Alta Velocidad, d'acord amb el que estableix el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) i altres mesures urgents a l'ordre econòmic i a l'Ordre Ministerial 2443/2013, de 27 de desembre.
- II. Que, de conformitat amb el que s'estableix a la Declaració sobre la Xarxa i al "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari a Estacions de Viatgers", per Resolució del XXXXX es va adjudicar a la PART ARRENDATÀRIA un local n. () de (----) m2 de superfície per al servei de venda de bitllets i d'informació atès (SB 7), per al personal de serveis a bord (SB 9) (ELIMINAR EL QUE NO ESCAIGUI) (s'adjunta resolució com a Annex 1). La ubicació i les característiques que descriuen en els plànols que s'adjunten, i formen part integrant d'aquest Contracte com a Annex 2.
- III. En virtut d'això, ambdues parts subscriuen aquest contracte de conformitat amb les següents:

Estipulacions

PRIMERA. - OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte d'aquest contracte és l'arrendament d'un local titularitat d'ADIF, que es descriu a l'Expositiu II, que la PART ARRENDATÀRIA destinarà a l'activitat e venda de bitllets i informació atès, per al personal de serveis a bord, (ELIMINAR EL QUE NO ESCAIGUI).

ADIF ha de lliurar a la PART ARRENDATÀRIA el local esmentat mitjançant la signatura d'una Acta de lliurament de local, que signaran els representants d'ambdues parts, i s'obliga a mantenir-lo en el gaudi pacífic durant el temps de vigència del Contracte, llevat que, per les causes que s'indiquen a l'Estipulació Segona, es faci necessària la recuperació immediata per ADIF del dit local, cas en què la PART ARRENDATÀRIA s'obliga des d'ara, a lliurar-lo lliure de qualsevol càrrega, en el mateix estat en què el va rebre i en la data que ADIF li ho comuniqui.

La PART ARRENDATÀRIA declara que rep el dit local en condicions d'ús i apte per servir amb la finalitat exclusiva prevista anteriorment, amb independència de les obres i les inversions que faci per condicionar el local a l'activitat a què es destina.

És condició indispensable per al lliurament del local el lliurament a ADIF d'una còpia de les pòlisses d'assegurances establertes a l'Estipulació VUITENA d'aquest contracte.

SEGONA. - RECUPERACIÓ DEL LOCAL PER ADIF DURANT LA VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

1. Quan calgui fer obres de manteniment i/o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, siguin programades o urgents, ADIF pot modificar la capacitat assignada amb una comunicació prèvia a les empreses ferroviàries. ADIF ha de comunicar, amb caràcter general, amb almenys 6 mesos d'antelació amb relació a l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment i/o remodelació programades. En el cas d'obres de manteniment i/o de remodelació de caràcter urgent, ADIF les ha de comunicar a la PART ARRENDATÀRIA, tan bon punt en tingui coneixement.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a modificar les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons sigui de caràcter total o parcial.

2. Si com a conseqüència de l'execució d'obres de remodelació que es puguin dur a terme a l'Estació on es troba el local objecte d'aquest Contracte, per necessitats de l'explotació i del servei públic ferroviari o en compliment de disposicions administratives o en execució de plans urbanístics que fes impossible a la PART ARRENDATÀRIA el desenvolupament de la seva activitat al local arrendat, té aquest dret a ser indemnitzat en la part pendent d'amortitzar de les inversions que hagin estat aprovades per ADIF prèviament a la revocació de la capacitat. ADIF comunicarà la revocació de la capacitat per escrit i amb, almenys, 6 mesos d'antelació respecte de la data en què s'hagi de produir.
3. En qualsevol dels supòsits anteriors, ADIF, sempre que sigui possible, ha de facilitar un local alternatiu. En el cas que, durant l'execució del contracte, una tercera empresa ferroviària sol·liciti espais per a la prestació del servei objecte d'aquest contracte i descrit a la clàusula primera, se seguirà el procediment de coordinació previst al Reglament 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

TERCERA. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

- 3.1 Aquest contracte entrarà en vigor el dia de la seva signatura i tindrà una durada de XXX anys a comptar del dia () o del lliurament del local a la PART ARRENDATÀRIA, data que constarà en una Acta de lliurament que deixarà de ser vigent el dia (----) de (----) de (). En el cas que el contracte tingui una durada màxima de deu anys, la PART ARRENDATÀRIA es compromet a romandre-hi cinc anys.

ADIF garanteix la permanència als locals adjudicats durant el termini adjudicat, així com les inversions que hagi realitzat en els termes previstos en aquest contracte.

ADIF podrà subscriure acords que excedeixin el termini previst inicialment per a aquest tipus de sol·licituds quan es proposin i aprovin inversions als locals que no es puguin amortitzar dins del període contractat (PER A SOL·LICITUDS ANUALS, ELIMINAR EN ALTRES CASOS).

3.2 Al final de la vigència del contracte, sense necessitat de cap requeriment previ, la PART ARRENDATÀRIA haurà de desallotjar i deixar lliure i a disposició d'ADIF el local arrendat, en el mateix estat en què es trobava inicialment, llevat d'acord exprés per part d'ADIF.

3.3 Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que ha de notificar fefaentment a l'altra part la seva decisió almenys SIS MESOS abans de la data en què sigui efectiva la resolució.

Si la PART ARRENDATÀRIA desistís a càrrec del Contracte ADIF podrà exigir, i la PART ARRENDATÀRIA s'obliga a pagar, en concepte de penalització, una indemnització equivalent al 50% de la renda total, si no s'ha fet ús del servei durant la meitat de la durada del contracte. En el cas que s'hagi fet ús del servei durant més de la meitat de la durada del contracte, no tindrà cap penalització.

3.4 En el cas que ADIF requereixi la modificació del contracte, en aplicació del "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari a Estacions de Viatgers", la PART ARRENDATÀRIA tindrà dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, hagin aprovat ADIF i hagi realitzat la PART ARRENDATÀRIA, en els termes previstos a l'Estipulació Setena.

3.5 En el cas que ADIF detecti que el nivell d'ús del local és inferior a (80% en estacions coordinades o 50% a la resta d'estacions, llevat que això sigui degut a causes no econòmiques, alienes al control de la PART ARRENDATÀRIA), es requerirà a la PART ARRENDATÀRIA perquè procedeixi a l'ús del dit local. Si en el termini d'un mes aquest requeriment no és atès, ADIF podrà resoldre el contracte, sense que la PART ARRENDATÀRIA tingui dret a requerir cap compensació.

QUARTA. - RENDA

4.1 La PART ARRENDATÀRIA farà efectiva a ADIF, en virtut d'aquest Contracte, una renda anual de XXX euros, que es calcula, de conformitat amb els preus establerts en la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada horari de servei.

En tot cas, no s'entenen incloses en la renda les despeses per consum, subministraments, serveis, neteja o manteniment derivats de l'ús del local, que són a càrrec de la PART ARRENDATÀRIA. Tampoc no s'hi inclouen les despeses comunes que, si és el cas, seran repercutides.

4.2 Aquestes rendes pagadores a ADIF per la PART ARRENDATÀRIA començaran a meritarse a partir del dia d'inici de l'activitat, data que constarà en Acta signada per les parts i, com a màxim, als SEIXANTA (60) DIES després del lliurament del local

4.3 El pagament de la renda es farà per mesos avançats, amb la presentació prèvia per ADIF de la factura corresponent, mitjançant transferència bancària, a un dels comptes d'ADIF del qual és titular.

4.4 Les quantitats anteriorment assenyalades són quantitats sense IVA, per la qual cosa aquestes xifres s'incrementaran amb l'import de l'IVA aplicable legalment en cada moment.

4.5 L'impagament per la PART ARRENDATÀRIA de qualsevol de les parts alíquotes de la renda meritirà l'interès de demora vigent en la data en què es produeixi l'impagament i des de la data d'aquest

CINQUENA. - AUTORITZACIONS I LLICÈNCIES

La PART ARRENDATÀRIA haurà de sol·licitar i obtenir pel seu compte i a càrrec seu la totalitat de les autoritzacions i llicències, tant nacionals com autonòmiques i locals, vigents actualment o que puguin dictar-se en el futur i resultin preceptives legalment per desenvolupar la seva activitat al local arrendat per ADIF.

ADIF declina qualsevol responsabilitat en el cas que l'activitat a realitzar per la PART ARRENDATÀRIA comenci sense comptar amb les credencials, llicències i autoritzacions preceptives.

La PART ARRENDATÀRIA pot instar la resolució anticipada del contracte, sense penalització, quan les llicències, autoritzacions o permisos indicats no siguin concedits, siguin revocats o limitats durant la vigència del contracte per causes alienes a la voluntat de la part arrendatària.

Així mateix, la part arrendatària haurà de sol·licitar tots els permisos o llicències que siguin necessaris per a la realització d'obres de conformitat amb el que estableix la clàusula SETENA d'aquest contracte.

SISENA. - FIANÇA

D'acord amb l'article 36 de la Llei d'arrendaments urbans, la PART ARRENDATÀRIA ha lliurat a ADIF, en concepte de fiança legal, una quantitat equivalent a dos mensualitats de la renda anual del primer any de vigència del contracte, és a dir, la quantitat de (-----) EUROS, (----- EUROS). (ELIMINAR SI NO ÉS EL CAS)

D'acord amb l'article 36.6 de la Llei d'Arrendaments Urbans, la PART ARRENDATÀRIA queda exempta de l'obligació de prestar fiança. (ELIMINAR SI NO ÉS EL CAS)

La fiança respondrà del compliment exacte de les obligacions que la PART ARRENDATÀRIA assumeix en virtut de la signatura del contracte. (ELIMINAR SI NO ÉS EL CAS)

En el cas que la fiança sigui executada totalment o parcialment per incompliment de la PART ARRENDATÀRIA, aquesta haurà de reposar-la en el seu import total en el termini de set dies hàbils comptats des del següent a la data de la seva execució. (ELIMINAR SI NO ÉS EL CAS)

Extingit el contracte i sempre que no hi hagi obligacions pendents de les quals la PART ARRENDATÀRIA hagi de respondre, ADIF li tornarà la fiança legal dipositada que, en cap cas, servirà per fixar anticipadament el límit màxim de la responsabilitat de la PART ARRENDATÀRIA, de manera que, si els danys i perjudicis ocasionats a ADIF superessin la quantitat establerta a la fiança, la PART ARRENDATÀRIA haurà d'abonar la diferència.

La fiança legal s'actualitzarà quan sigui procedent legalment. (ELIMINAR SI NO ÉS EL CAS)

SETENA. - OBRES I INVERSIONS EN INSTAL·LACIONS

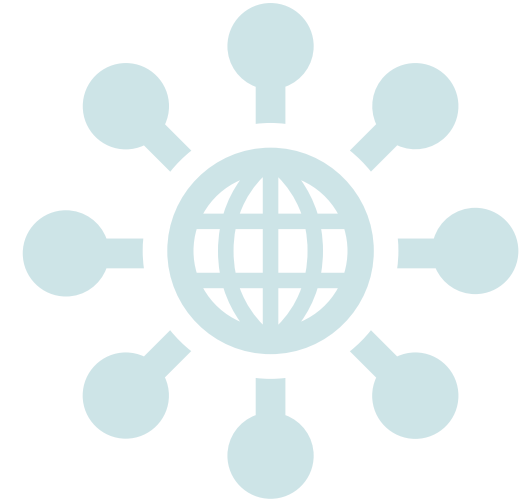
7.1 OBRES SOBRE ELS ESPAIS I LES INSTAL·LACIONS

Tota obra a realitzar als espais i a les instal·lacions cedides anirà a compte de la PART ARRENDATÀRIA, i caldrà sempre l'autorització expressa i per escrit d'ADIF, prèvia a l'inici de les obres.

Les fites significatives de les actuacions d'aquest capítol es recullen a l'esquema següent:

a. Projecte constructiu.

El document que es presentarà a ADIF per a la seva aprovació expressa anirà a càrrec de la PART ARRENDATÀRIA.



Igualment, aquest s'acompanyarà amb Certificat, signat per tècnic responsable de la redacció del Projecte i visat per Col·legi Oficial competent, que justifiqui el compliment en aquest Projecte de les condicions de funcionalitat, seguretat i habitabilitat establertes a la normativa tècnica, urbanística i sectorial de l'activitat.

b. Acta de conformitat del projecte.

Aquest document serveix com a acreditació de la revisió i l'aprovació del Projecte presentat per la PART ARRENDATÀRIA, i s'hi inclourà el tipus d'inversions i d'imports aprovats.

c. Acta d'inici de treballs.

És un document que ha de recollir l'inici de les obres i ha de contenir almenys informació sobre la data d'inici, el termini d'execució, i l'import previst de les obres que cal executar.

d. Execució de les obres

Seràn dutes a terme per la PART ARRENDATÀRIA, que és el responsable únic de tots els pagaments de qualsevol naturalesa, siguin inherents a l'execució de les obres com a l'obtenció i al pagament de totes les llicències, permisos i taxes que siguin preceptius per a la realització de les obres per part de l'Administració Local, Autonòmica o Estatal. Així mateix, serà responsable de totes les indemnitzacions que es puguin derivar de l'incompliment de les disposicions generals o particulars relatives a la Seguretat Social, salut laboral, respecte dels treballadors que destini a l'execució d'aquestes obres i de tots els perjudicis i danys que es produeixin a terceres persones derivades de l'execució de les obres, i ha de complir igualment totes les prescripcions relatives a la normativa de prevenció de riscos laborals vigents i tota la normativa d'ADIF.

ADIF podrà fer visites d'inspecció i seguiment de les obres i tindrà accés a tota la documentació tècnica de les obres. Qualsevol modificació del projecte aprovat ha de comptar amb la deguda autorització d'ADIF de forma prèvia a la seva execució, i no s'executarà sense aquesta autorització.

e. Acta de comprovació d'inversió

Finalitzades les obres, és el document pel qual es dona fe de les obres realitzades, que acredita, convenientment, que han estat liquidades als proveïdors i on es determina l'import final de la dita obra a efectes contractuals si en tingués.

La conformitat per part d'ADIF amb el projecte i les obres no eximirà la PART ARRENDATÀRIA de la seva responsabilitat pels defectes que puguin existir i les conseqüències que se'n puguin derivar.

7.2 INVERSIONS I EL SEU TRACTAMENT

La PART ARRENDATÀRIA ha de dur a terme les obres necessàries per a la posada en funcionament de l'activitat a què es destinarà l'immoble arrendat, i ha de procedir a més, al seu equipament amb totes les instal·lacions que calgui (subministrament d'energia elèctrica, aigua, gas, refrigeració, calefacció, etc.) d'acord, tot això, amb el projecte que, a aquest efecte, haurà d'aprovar ADIF en un termini màxim de TRES MESOS; en el cas que la PART ARRENDATÀRIA no dugui a terme les obres esmentades en el termini estipulat, ADIF podrà donar per resolt el contracte prèvia comunicació escrita en aquest sentit.

El local ha de disposar de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis.

Si la PART ARRENDATÀRIA considerés la necessitat de realitzar alguna obra, ha de presentar davant ADIF el Projecte corresponent, que ha de ser autoritzat expressament per a la seva execució. L'autorització d'execució s'ha de recollir en Addenda al contracte, on constaran les modificacions de contracte que s'hagin acordat en els termes previstos en aquest document.

La proposta d'aquestes inversions, després de ser analitzades per ADIF, quedaran classificades com:

a. Inversiones en instal·lacions fixes

ADIF pot exigir que se'n garanteixi l'import durant el període d'execució del contracte si es consideren necessàries i justificades degudament.

La totalitat de la inversió ha de quedar totalment amortitzada, normalment, durant la vigència total del contracte, i a la finalització del contracte les obres o instal·lacions que la PART ARRENDATÀRIA hagi fet quedaran sempre en benefici d'ADIF, sense cap dret per la PART ARRENDATÀRIA a contraprestacions de cap tipus, llevat de la part pendent d'amortitzar, excepcionalment, que així s'hagi aprovat per ADIF prèviament a la finalització o resolució del contracte.

- Import garantit

Es calcula mitjançant la fórmula següent:

$$I_g = I_v \times M_p / D_u$$

On:

I_g , és l'import garantit.

I_v , és l'import de les inversions realitzades, comprovades i lligades a l'espai cedit. (L'import de la Inversió realitzada ha de ser menor o igual al de la Inversió aprovada).

M_p , és el nombre de mesos pendents de transcórrer fins al final de l'amortització, d'acord amb el pla d'amortització autoritzat per ADIF.

D_u , és el termini total en mesos que dura l'amortització, d'acord amb el pla d'amortització autoritzat per ADIF.

Per al càlcul de l'Import Garantit cal que, quan acabi l'execució de la inversió, la PART ARRENDATÀRIA faciliti a ADIF les certificacions d'obra, factures o documents oportuns que acreditin suficientment, segons el parer d'ADIF, el cost total de l'obra, desglossant l'import de les instal·lacions desmuntables i aportant la documentació acreditativa que les obres han estat liquidades degudament als seus proveïdors.

- Drets sobre l'import garantit

- En el cas que el contracte es resolgui per causes no imputables a la PART ARRENDATÀRIA, aquest tindrà dret a percebre d'ADIF una indemnització equivalent a l'import garantit (Ig). La PART ARRENDATÀRIA no podrà reclamar cap altre tipus d'indemnització.
- En el cas que el contracte es resolgui per causes imputables a la PART ARRENDATÀRIA, aquest no tindrà dret a l'abonament de cap quantitat en concepte d'Import Garantit (Ig) per les inversions realitzades, i les obres queden en benefici d'ADIF.

c. Inversiones en instal·lacions mòbils o desmuntables.

Finalitzat el contracte, la PART ARRENDATÀRIA es compromet a deixar l'espai cedit en les mateixes condicions en què se li van lliurar, i ha de retirar a càrrec seu qualsevol instal·lació desmuntable o mòbil que hagi utilitzat a l'explotació de l'espai, garantint, quan així s'hagi determinat, la transició d'explotadors en els termes que preveu aquest document.

7.3. TERMINI D'EXECUCIÓ DE LES OBRES I INSTAL·LACIONS

L'execució de les obres descrites als punts anteriors ha de començar en el termini que es pacti.

Si transcorregut el termini esmentat al paràgraf anterior d'inici de les obres, aquestes no s'haguessin iniciat per causes no justificades, aquest pot resoldre el contracte, i quedarà

a favor seu la garantia en concepte d'indemnització.

La PART ARRENDATÀRIA pot sol·licitar la pròrroga dels terminis establerts per a l'inici i la finalització de les obres, que serà concedida per ADIF en el supòsit que hi hagi raons alienes a la voluntat de la PART ARRENDATÀRIA que justifiquin la demora en el començament de les obres. ADIF pot inspeccionar en tot moment l'execució de les obres per comprovar que s'ajusten al projecte autoritzat, sense que, per aquesta inspecció o control, es pugui derivar cap responsabilitat per a ADIF. Un cop acabades les obres s'aixecarà una acta on es recullen les instal·lacions que s'han fet, la qual formarà part d'aquest contracte.

VUITENA. - ASSEGURANCES

La PART ARRENDATÀRIA haurà de formalitzar a càrrec seu una pòlissa d'assegurances global que cobreixi els riscos d'incendi i altres danys als béns i una pòlissa de Responsabilitat Civil en una quantitat mínima de 150.000.- EUROS (CENT CINQUANTA MIL EUROS) cadascun i que garanteixi, en cas de sinistre, l'abonament de la indemnització corresponent i cobreixi els riscos de tots els danys i perjudicis causats durant la realització d'obres, si és el cas, i en l'exercici de l'activitat a l'espai arrendat.

La PART ARRENDATÀRIA haurà de lliurar a ADIF una còpia de la pòlissa d'assegurances contractada i es compromet a trametre a ADIF, periòdicament, els justificants d'estar al corrent de pagament de la prima de la pòlissa. La PART ARRENDATÀRIA s'obliga igualment a notificar a ADIF qualsevol modificació a la pòlissa o canvi de companyia asseguradora que es pugui produir durant la vigència del contracte.

La PART ARRENDATÀRIA ha d'assumir directament la responsabilitat de fer front a totes les indemnitzacions l'import de les quals pugui superar les quantitats assenyalades anteriorment.

Aquestes assegurances s'han de contractar amb una entitat asseguradora que compleixi els requisits establerts a la Llei 20/2015, de 14 de juliol, d'ordenació, supervisió i solvència de les entitats asseguradores i reasseguradores, o norma que la substitueixi. La pòlissa d'assegurances a ADIFs'haurà de lliurar, com a data límit, en el moment del lliurament del local.

La PART ARRENDATÀRIA haurà d'abonar puntualment les primes de l'assegurança i facilitar còpia a ADIF, amb caràcter anual, del justificant d'abonament corresponent.

NOVENA. - ÚS I CONSERVACIÓ

La PART ARRENDATÀRIA farà servir el local amb la diligència deguda destinant-lo únicament i exclusivament a l'ús descrit a l'estipulació primera, i s'abstindrà de fer el que pugui anar en detriment o deteriorament del local; s'hi prohibeix, a més, emmagatzemar o manipular matèries perilloses.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a mantenir en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements de l'activitat, així com la neteja del local arrendat, i s'han d'efectuar a càrrec seu les reparacions dels deterioraments que hi hagi o es puguin produir com a conseqüència de l'explotació per la PART ARRENDATÀRIA, i assegurar la conservació permanent en perfecte estat.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a impedir tota usurpació o novetat danyosa per part de tercers.

La PART ARRENDATÀRIA ha de permetre l'accés a l'interior del local a ADIF o a qui aquest autoritzi tant per inspeccionar com per verificar les obres de conservació o reparació que siguin necessàries.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a observar tota norma, reglament o estatut que ADIF emeti per al desenvolupament d'activitats dins de recintes ferroviaris, si és el cas, i a executar les indicacions d'ADIF amb vista a la reparació i la conservació de l'immoble pel que fa a instal·lacions i servei ferroviari. En particular, haurà d'observar les prescripcions derivades de l'article 16 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en relació amb les obres i les actuacions que s'han de fer a les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària.

DESENA. - MESURES DE SEGURETAT

És responsabilitat exclusiva de la PART ARRENDATÀRIA l'adopció de totes les mesures de seguretat necessàries segons la normativa vigent per a la protecció contra incendis, garantint en tot moment que l'activitat a desenvolupar discorri sense cap risc per a persones o coses i per al mateix local arrendat per ADIF.

Les mesures esmentades anteriorment, s'han de prendre, si cal, en coordinació amb el servei de seguretat de l'Estació, i anirà a càrrec seu el reforç dels serveis de vigilància, en el cas que sigui necessari a criteri d'ambdues parts.

La PART ARRENDATÀRIA ha de complir, en tot moment, la normativa vigent o que es pugui dictar en el futur, tant a nivell nacional com autonòmic o municipal, i que reguli o afecti el funcionament, la seguretat i les condicions del local destinat a l'activitat concreta que s'hi desenvolupi.

ADIF declina qualsevol responsabilitat pels danys que es puguin ocasionar a tercers a conseqüència de la inobservança per la PART ARRENDATÀRIA de les mesures de seguretat i la normativa aplicables a què es fa esment als paràgrafs precedents.

ONZENA. - SUBMINISTRAMENTS

Els subministraments que es facin necessaris per al perfecte desenvolupament de l'activitat a realitzar al local i als espais arrendats s'han de contractar directament a càrrec de la PART ARRENDATÀRIA amb les respectives empreses subministradores i seran a càrrec seu tant els consums que generi com la instal·lació de les connexions de servei que siguin necessàries.

En cas que la PART ARRENDATÀRIA no pugui contractar directament els subministraments amb les empreses subministradores, ADIF, si s'encarregués de fer la prestació dels subministraments, efectuarà el càlcul dels costos corresponents als consums de conformitat amb els preus establerts a la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada horari de servei.

La PART ARRENDATÀRIA renuncia a reclamar a ADIF els possibles danys i perjudicis que li puguin ocasionar les incidències de qualsevol classe en aquests subministraments, sempre que les incidències esmentades no tinguin origen en causes imputables a ADIF.

DOTZENA. - PROHIBICIONS

Es prohibeix la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, així com la subcontractació a tercers del local arrendat en virtut d'aquest contracte, llevat d'autorització prèvia i per escrit d'ADIF. La cessió, el traspàs o el subarrendament inconstentits són causa suficient per a la resolució del contracte d'arrendament.

S'exclou expressament l'aplicació dels articles 32 i 33 de la Llei d'arrendaments urbans vigent.

S'exclou igualment el dret d'adquisició preferent previst a l'art. 31 pel que fa a l'art. 25 de la L.A.

TRETZENA. - SUSPENSÍO DEL CONTRACTE

La PART ARRENDATÀRIA té dret a optar entre suspendre el contracte o desistir-ne (sense indemnització de cap classe) només i exclusivament quan l'autoritat competent o

ADIF acordin (perquè així ho demani o aconselli l'exploatació o el servei públic ferroviari) el tancament temporal de l'estació.

La suspensió del contracte suposarà, fins a l'acabament del tancament, la paralització del termini del contracte i la suspensió de l'obligació del pagament de la renda. No obstant això, reiniciat el contracte, es computarà el temps transcorregut per a l'actualització de la renda de conformitat amb els barems que estableixi el contracte.

CATORZENA. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

És procedent la resolució d'aquest Contracte, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les següents:

- 14.1** Si la PART ARRENDATÀRIA està al descobert en el pagament de la renda corresponent a tres mesos o més i no hagués esmenat l'incompliment en el termini de deu dies des que hagi estat requerida per fer-ho per ADIF, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial.
- 14.2** La manca de pagament de l'import de la fiança o de la seva actualització, que la PART ARRENDATÀRIA no hagi esmenat en el termini d'un mes des que hagi estat requerida per a això per ADIF.
- 14.3** El subarrendament o la cessió no consentits.
- 14.4** La realització de danys causats dolosament a l'immoble.
- 14.5** Per destinar el local arrendat per ADIF a activitat diferent de la que preveu aquest contracte.
- 14.6** Per impedir o prohibir de manera reiterada i greu l'accés d'ADIF al local arrendat per tal que aquest faci totes les comprovacions i les investigacions que consideri que son necessàries.
- 14.7** Per la realització d'obres no autoritzades prèviament i per escrit per ADIF al local arrendat.
- 14.8** Si una vegada executades les obres previstes a l'Estipulació SETENA d'aquest Contracte, ADIF comprova que aquestes no s'ajusten a les que van ser consentides i la PART ARRENDATÀRIA no les adequa a les autoritzades en el termini de tres mesos des que hagués estat requerida a aquest efecte per ADIF.
- 14.9** En el cas que la PART ARRENDATÀRIA sigui sancionada per l'Administració o pels Tribunals mitjançant resolució o sentència ferma, amb motiu de faltes greus que puguin perjudicar el prestigi o la imatge d'ADIF.
- 14.10** Per no subscriure i/o per estar al descobert en el pagament de les assegurances, previstes a l'Estipulació VUITENA, sempre que l'incompliment no sigui esmenat en el termini d'un mes des que la PART ARRENDATÀRIA hagi estat requerida a aquest efecte per ADIF.
- 14.11** Per infringir o no observar estrictament la normativa sobre funcionament, seguretat i condicions del local, d'acord amb l'activitat que s'hi desenvolupi, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial, sempre que l'incompliment no sigui esmenat en el termini de deu dies des que la PART ARRENDATÀRIA hagués estat requerida a aquest efecte per ADIF.
- 14.12** Si la PART ARRENDATÀRIA no es troba en possessió de les autoritzacions i les llicències necessàries tant per a l'exercici de l'activitat com per a la realització d'obres.
- 14.13** Per abandó del local

ADIF notificarà per escrit a la PART ARRENDATÀRIA la causa de resolució en què hagi incorregut.

En tots aquests supòsits de resolució, les obres realitzades de primer establiment, conservació o millora revertiran gratuïtament a ADIF i quedaran en benefici dels locals sense que la PART ARRENDATÀRIA tingui dret a percebre cap quantitat en concepte d'indemnització o amortització pendent.

Si la PART ARRENDATÀRIA decideix unilateralment resoldre el contracte amb anterioritat al venciment pactat, sigui quina sigui la causa, la totalitat de les obres realitzades quedaran igualment en benefici dels locals sense que ADIF hagi d'abonar cap quantitat a la PART ARRENDATÀRIA en concepte d'indemnització o d'amortització pendent.

Igualment, aquest contracte es resoldrà segons el que indica l'Estipulació Segona relativa a la recuperació dels locals per ADIF, i Tercera d'aquest document relativa a la resolució anticipada per part de la PART ARRENDATÀRIA així com a la resolució per part d'ADIF per manca de l'ús del local als nivells requerits.

QUINZENA. - EXTINCIÓ DEL CONTRACTE

A més de per les altres causes previstes en aquest contracte, el contracte d'arrendament s'extingirà per:

- a. El transcurs del termini de vigència establert contractualment o del termini previst per a qualsevol de les pròrrogues, exclosa expressament l'aplicació de l'art. 34 de la L.A.U.
- b. Defunció de la persona física arrendatària, cas en què s'exclou la subrogació mortis causa de l'art. 33 L.A.U. o dissolució de la persona jurídica arrendatària.
- c. Pèrdua de l'immoble arrendat per causa no imputable a ADIF.
- d. Qualsevol altra que acordin les parts.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula, la PART ARRENDATÀRIA té dret a cap indemnització.

Així mateix, el Contracte s'extingirà per la finalització de la prestació del servei de venda de bitllets i informació atès (SB-7), personal de serveis a bord (SB 9) (ELIMINAR EL QUE NO PROCEDEIXI) vinculat a l'espai adjudicat a XXXXXX.

SETZENA. - PUBLICITAT I RÈTOLS

Per a la instal·lació de qualsevol rètol a l'exterior del local arrendat, relatiu a l'activitat que la PART ARRENDATÀRIA desenvolupi a l'interior del local, aquesta ha de sol·licitar i obtenir prèviament l'autorització expressa i per escrit d'ADIF.

Es prohibeix la realització o la instal·lació de qualsevol tipus de publicitat a l'exterior del local arrendat per ADIF. Així mateix, es prohibeix la col·locació de rètols

lluminosos, encara a l'interior del local, sense comptar amb l'autorització prèvia d'ADIF.

DISSETENA. - RESPONSABILITATS

ADIF queda exempt de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que es puguin ocasionar en el mobiliari, els estris i els efectes introduïts al local arrendat. Així mateix, ADIF declina qualsevol responsabilitat pels accidents que s'esdevinguin a l'interior del local objecte del contracte sigui quina sigui la causa, davant dels empleats de la PART ARRENDATÀRIA i davant de tercers, respecte de tots els quals respondrà sempre la PART ARRENDATÀRIA i per l'import total de les indemnitzacions corresponents.

DIVUITENA.- DESPESES I TRIBUTS

Seràn a compte de l'ARRENDATARI la totalitat dels tributs de qualsevol classe que, actualment, graven, o puguin gravar en el futur, l'exercici de l'activitat a desenvolupar al local arrendat, o que recaiguin o puguin recaure sobre el local ocupat, encara que s'hagin liquidat a ADIF. Igualment són a càrrec de l'ARRENDATARI les despeses i els tributs que puguin recaure sobre aquest contracte o sobre qualsevol de les operacions físiques o jurídiques que motivi.

S'acorda expressament que l'ARRENDATARI es farà càrrec de l'Impost de Béns Immobles que recaigui sobre el local, encara que s'hagi liquidat a ADIF.

DINOVENA. - RETIRADA DE RESIDUS

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga, a càrrec seu, a retirar tots els residus que es generin com a conseqüència de la realització d'obres privatives al local i/o per la realització de la seva activitat. La retirada dels residus esmentats s'ha de fer d'acord amb les disposicions legals en vigor en matèria de medi ambient i mitjançant un gestor mediambiental quan sigui preceptiu, i s'ha d'aportar còpia a ADIF dels documents que subscrigui per a la retirada de tots els residus.

VINTENA. - PREVENCIÓ DE RISCOS. COORDINACIÓ EMPRESARIAL

En compliment del que disposa el Reial decret 171/2004, de 30 de gener, pel qual es desenvolupa l'article 24 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, en matèria de coordinació d'activitats empresarials, l'Adjudicatari ha d'establir contacte amb la/les persona/es responsable/s de la Prevenció de Riscos Laborals del centre o centres on realitzarà l'objecte del contracte.

Són aplicables els procediments operatius de coordinació d'activitats empresarials

P.O.P. 12 i P.O.P 16, en tot el que no contradigui aquest contracte.

Si durant la vigència del contracte calgués, per a la realització de l'activitat, comptar amb una habilitació administrativa, qui resulti adjudicatari s'obliga a càrrec seu exclusivament a obtenir l'habilitació que resulti preceptiva. Igualment s'obliga que el personal o mitjans que hagin de prestar els seus serveis en l'àmbit ferroviari comptin amb la capacitat i l'habilitació que resultin preceptives segons la normativa del sector que sigui aplicable, que els permetin dur a terme les seves funcions amb les degudes garanties de seguretat i d'eficiència.

VINT-I-UNENA. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que la PART ARRENDATÀRIA dirigeixi a ADIF en relació amb aquest contracte s'han de dirigir a la Subdirecció de Gestió Comercial de la Direcció d'Explotació Comercial, situada al c/ Sor Àngela de la Cruz n. 3, 3a planta, 28020 (Madrid), de manera que tinguin la seguretat que han arribat a la seva destinació. Les que ADIF dirigeixi a la PART ARRENDATÀRIA les enviarà al domicili reflectit a l'encapçalament d'aquest Contracte.

Mentre ADIF no rebi comunicació de la PART ARRENDATÀRIA notificant alguna anomalia, s'entendrà que el contracte es desenvolupa normalment.

VINT-I-DOSENA - NOVACIÓ

La totalitat dels pactes i de les condicions establerts en aquest contracte no poden ser modificats o fer-se'n una novació, si no és en virtut d'acord específic de les parts que han de ser subscriptes pels mateixos atorgants o per persones que tinguin poders suficients per fer-ho.

VINT-I-TRESENA - RÈGIM JURÍDIC

Aquest contracte es regeix pels mateixos termes i pactes continguts en aquestes condicions particulars i, quan no les contradigui, per la Llei 29/1994, de 24 de novembre, d'arrendaments urbans i, en el que no disposin aquestes normes, pel que estableix la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques i altres normes de dret privat que siguin aplicables.

Igualment són aplicables per al que no s'indica en aquestes condicions particulars la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació d'aquest contracte núm. (), així com la documentació lliurada per la PART ARRENDATÀRIA durant la tramitació de l'expedient.

VIINT-QUATRENA - DOCUMENTS QUE INTEGREN EL CONTRACTE

Formen part integrant d'aquest Contracte, a més d'aquestes condicions particulars, els documents següents:

ANNEX 1: Resolució adjudicació.

ANNEX 2: Plànol descriptiu de la superfície i altres característiques del local arrendat.

ANNEX 3: Certificat d'eficiència energètica.

VINT-I-CINQUENA - JURISDICCIO

Per a totes les qüestions que es puguin derivar de la interpretació i el compliment d'aquest Contracte i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei d'Assistència Jurídica a l'Estat i Institucions Públiques, aplicable a aquesta Entitat Pública Empresarial, les parts, amb renúncia expressa a qualsevol altre fur i domicili que per Dret els pugui correspondre, se sotmeten als Tribunals de Madrid, i s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú d'ambdues parts.

VINT-I-SISENA - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Les parts contractants es comprometen a mantenir en secret totes les dades i les informacions facilitades i concernents a l'objecte del contracte, i han de mantenir la dita informació en reserva i secreta i no revelar-la de cap manera, totalment o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals tractades en aquest contracte han de ser tractades per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei orgànica 3/2018, del 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals recollides de l'altra part, i ha de figurar la seva identitat, les dades de contacte i el representant a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i l'execució del contracte i les dades es conservaran durant la vigència d'aquest contracte i el temps posterior que sigui necessari legalment. Les dades poden ser comunicades a Autoritats Públiques per complir les obligacions legals derivades del contracte.

S'informa els interessats del seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, la rectificació, la supressió, la limitació o l'oposició al tractament, així com el dret a la portabilitat de les dades, quan sigui el cas, dirigint un escrit amb una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o un altre d'homòleg (NIE) amb l'assumpte Protecció de Dades a les adreces següents:

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, E.P.E. (CIF Q-2801660-H)

Adreça postal: Avenida Pío XII, 97, Madrid (28036).

Adreça electrònica: dpd.adif@adif.es

Per a (-----)

Adreça postal: (-----).

Adreça electrònica: (-----).

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan entenguin que s'ha vulnerat algun dels seus drets o que s'hagin tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats poden adreçar-se al Delegat de Protecció de Dades de cadascun dels responsables, en el cas que en tinguin, contactant-lo per algun dels canals indicats més amunt.

VINT-I-SETENA - SEGELLAT DEL CONTRACTE

La totalitat dels folis que componen aquest Contracte i la resta dels Annexos han estat segellats, per garantir-ne l'autenticitat, per representants d'ambdues parts.

Així ho acorden i convenen amb aquesta finalitat i per a la seva constància deguda, signen electrònicament aquest Contracte, a un sol efecte, i la data de formalització és la que correspongui a la data de la signatura del darrer dels signants en el document.

IDENTIFICACIÓ DEL DOCUMENT:

CONTRACTE NÚM.

SIGNANT:

PER L'ARRENDATARI

PER ADIF



MODELS DE CONFORMITAT I DE CONTRACTACIÓ PER A LA CESSIÓ D'ESP AIS DESTINATS A LA PRESTACIÓ DELS SERVEIS FERROVIARIS CONEXOS (SB-8, SX-5, SX-7 Y SX-8)

CONTRACTE NÚM. (-----)

(-----) amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (-----), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'Escriptura otorgada el (---) de (---) de (---) davant el Notari de (-----) D. (-----) amb el número (---) del seu Protocol.

1. Que en data (-----), l'empresa ferroviària (-----) va sol·licitar a ADIF accés a les instal·lacions de servei per a la prestació del servei (SB-8 ESPAI PER A MÀQUINES DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ / SX-5 ESPAI A ANDANES PER A EMMAGATZEMATGE D'EQUIPAMENTS MÒBILS / SX-7 PUNT D'ATENCIÓ D'ÚLTIMA HORA / SX-8 ARMARIETS EN VESTUARI D'ÚS COMPARTIT) (posar només el que sigui procedent) a l'estació de (-----)
2. Les condicions ofertes per ADIF són les que figuren en aquest document, juntament amb les condicions de contractació que s'adjunten, com Annex 1 d'aquest document:
 - Espai núm. SAP XXX, de XX m2 a l'estació de XXX
 - Preu, el que s'estableix a la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment. En aquest cas concret, com que es tracta d'una estació del grup XXXXX, el preu per a l'any XXX és de XXXXXX (quantitats sense IVA).
 - SB-8: Dins del preu es troba inclòs el consum elèctric. No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivades de l'ús de la màquina, ni el consum de dades, que són a càrrec de la CESSIÓNÀRIA.
 - SX-5: Dins del preu es troba inclòs el consum elèctric. No s'inclou en el preu el servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats.
 - SX-8: Dins del preu es troba inclòs el consum elèctric.

(ELIMINAR EL QUE NO SIGUI PROCEDENT)

 - Vigència Serà la que figuri a la resolució d'adjudicació, començant a comptar la vigència l'endemà de la seva notificació i finalitzant el dia XXX.
3. Que (-----) accepta les condicions recollides en aquest document i el seu Annex 1, mitjançant la signatura i el segellat.

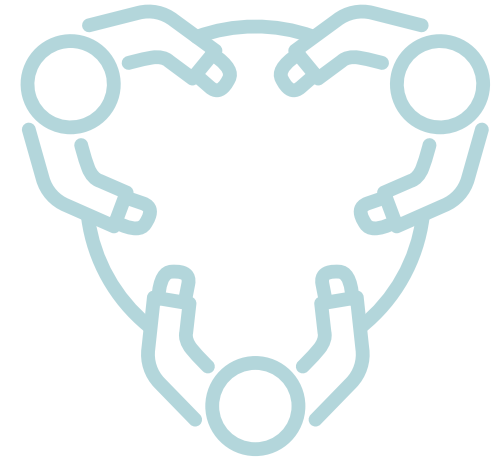
IDENTIFICACIÓ DEL DOCUMENT:

CONTRACTE NÚM.

SIGNANT:

PER L'ARRENDATARI

PER ADIF



CONDICIONS DE CONTRACTACIÓ DE LA CESSIÓ D'ÚS

PRIMERA. - OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte d'aquest document és el reflectit al document de conformitat signat per la CESSIÓÀRIA, del qual aquest document és Annex.

ADIF lliurarà a la CESSIÓÀRIA l'espai esmentat, mitjançant la signatura de la corresponent Acta de lliurament que serà signada per representants d'ambdues parts, obligant-se a mantenir-lo en el gaudi pacífic durant el temps de vigència del Contracte, tret que, per les causes que s'indiquen a l'Estipulació Segona, es faci necessària la recuperació immediata per ADIF de l'esmentat espai, cas en què la CESSIÓÀRIA s'obliga des d'ara, a lliurar-lo lliure de qualsevol càrrega, en el mateix estat en què el va rebre i en la data que ADIF li comuniqui.

La CESSIÓÀRIA declara que rep l'espai expressat en condicions d'ús i apte per servir per a la finalitat exclusiva prevista anteriorment, amb independència de les obres i de les inversions que faci per condicionar l'espai a l'activitat a la qual es destina.

És condició indispensable per al lliurament de l'espai, el lliurament a ADIF d'una còpia de les pòlisses d'assegurances establertes a l'estipulació SETENA d'aquestes condicions de contractació.

SEGONA. - RECUPERACIÓ DE L'ESPAI PER ADIF DURANT LA VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

1. Quan calgui fer obres de manteniment i/o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, siguin programades o urgents, ADIF pot modificar la capacitat assignada prèvia comunicació a les empreses ferroviàries. ADIF comunicarà, amb caràcter general, amb almenys sis mesos d'antelació amb relació a l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment i/o remodelació programades. En el cas d'obres de manteniment i/o remodelació de caràcter urgent, ADIF les comunicarà a la CESSIÓÀRIA tan bon punt en tingui coneixement.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a la modificació temporal de les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons sigui de caràcter total o parcial, durant el termini de durada de les obres.

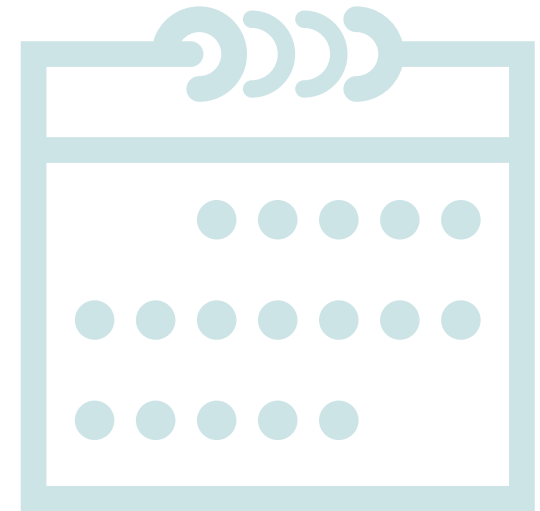
2. Si com a conseqüència de l'execució d'obres de remodelació que es puguin dur a terme a l'Estació on es troba l'espai objecte d'aquest Contracte, per necessitats de l'explotació i del servei públic ferroviari, o bé en compliment de disposicions administratives o en execució de plans urbanístics que fes impossible a la CESSIIONÀRIA el desenvolupament de la seva activitat a l'espai cedit, aquesta té dret a ser indemnitzada en la part pendent d'amortitzar de les inversions que hagin estat aprovades per ADIF prèviament a la revocació de la capacitat.
3. En qualsevol dels supòsits anteriors, ADIF, sempre que sigui possible, facilitarà un espai alternatiu. En el cas que, durant l'execució del contracte, una tercera empresa ferroviària sol·liciti espais per a la prestació del servei objecte d'aquest contracte i descrit a la clàusula primera, se seguirà el procediment de coordinació previst al Reglament 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

TERCERA. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

- 3.1 La vigència d'aquest contracte és la reflectida en la resolució d'adjudicació en les condicions establertes al document de conformitat.

ADIF garanteix la permanència als espais adjudicats durant aquest termini, així com les inversions que hagi realitzat en els termes previstos en aquest document.

- 3.2 Al final de la vigència del contracte, sense necessitat de cap requeriment previ, la CESSIIONÀRIA haurà de desallotjar i deixar lliure i a disposició d'ADIF l'espai cedit, en el mateix estat en què es trobava inicialment, llevat d'acord exprés per part d'ADIF.
- 3.3 Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que ha de notificar fefaentment a l'altra part la seva decisió almenys TRES MESOS abans de la data en què sigui efectiva la resolució.
- 3.4 En el cas que ADIF requereixi la modificació del contracte, en aplicació del "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari a Estacions de Viatgers", la CESSIIONÀRIA té dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, hagin aprovat ADIF i hagi realitzat la CESSIIONÀRIA.
- 3.5 En el cas que ADIF detecti que el nivell d'ús de l'espai és inferior a (80% en estacions coordinades o 50% a la resta d'estacions, llevat que això sigui degut a causes no econòmiques, alienes al control de la CESSIIONÀRIA), es requerirà a la CESSIIONÀRIA perquè procedeixi a l'ús del dit espai. Si en el termini d'un mes aquest requeriment no és atès, ADIF podrà resoldre el contracte, sense que la CESSIIONÀRIA tingui dret a requerir cap compensació.



CUARTA. - RENDA

- 4.1 La renda d'aquest contracte és la determinada en funció del que estableix la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment
- 4.2 Les rendes pagadores a ADIF per la CESSIÓÀRIA començaran a meritarse a partir del dia de lliurament de l'espai, data que constarà en Acta signada per les parts.
- 4.3 El pagament de la renda es farà per mesos avançats, amb la presentació prèvia per ADIF de la factura corresponent, mitjançant transferència bancària, a un dels comptes d'ADIF del qual és titular.
- 4.4 Les quantitats anteriorment assenyalades són quantitats sense IVA, per la qual cosa aquestes xifres s'incrementaran amb l'import de l'IVA aplicable legalment en cada moment.
- 4.5 L'impagament per la CESSIÓÀRIA de qualsevol de les parts alíquotes de la renda meritara l'interès de demora vigent en la data en què es produeixi l'impagament i des de la data d'aquest

CINQUENA. - AUTORITZACIONS I LLICÈNCIES

La CESSIÓÀRIA haurà de sol·licitar i obtenir pel seu compte i a càrrec seu la totalitat de les autoritzacions i llicències, tant nacionals com autonòmiques i locals, vigents actualment o que puguin dictar-se en el futur i resultin preceptives legalment per desenvolupar la seva activitat a l'espai cedit per ADIF.

ADIF declina qualsevol responsabilitat en el cas que l'activitat a realitzar per la CESSIÓÀRIA comenci sense comptar amb les credencials, llicències i autoritzacions preceptives.

La CESSIÓÀRIA pot instar la resolució anticipada del contracte, sense penalització, quan les llicències, autoritzacions o permisos indicats no siguin concedits, siguin revocats o limitats durant la vigència del contracte per causes alienes a la voluntat de la CESSIÓÀRIA.

Així mateix, la CESSIÓÀRIA haurà de sol·licitar tots els permisos o llicències que siguin necessaris per a la realització d'obres de conformitat amb el que estableix la clàusula SETENA d'aquest contracte.

SISENA. - OBRES

Tota obra que s'hagi de fer als espais i a les instal·lacions cedides per al seu condicionament serà a càrrec de la CESSIÓÀRIA, i caldrà sempre l'autorització expressa i per escrit d'ADIF, prèvia a l'inici de les obres.

Si la CESSIÓÀRIA considerés la necessitat de realitzar alguna obra, ha de presentar davant ADIF el Projecte corresponent, que ha de ser autoritzat expressament per a la seva execució. L'autorització d'execució s'ha de recollir en Addenda al contracte, on constaran les modificacions de contracte que s'hagin acordat en els termes previstos en aquest document.

L'execució de les obres descrites ha de començar en el termini que es pacti.

Si transcorregut el termini esmentat al paràgraf anterior d'inici de les obres, aquestes no s'haguessin iniciat per causes no justificades, ADIF pot resoldre el contracte.

La CESSIÓÀRIA pot sol·licitar la pròrroga dels terminis establerts per a l'inici i la finalització de les obres, que serà concedida per ADIF en el supòsit que hi hagi raons alienes a la voluntat de l'Explotador que justifiquin la demora en el començament de les obres. ADIF pot inspeccionar en tot moment l'execució de les obres per comprovar que s'ajusten al projecte autoritzat, sense que, per aquesta inspecció o control, es pugui derivar cap responsabilitat per a ADIF. Un cop acabades les obres s'aixecarà una acta on es recullin les instal·lacions que s'han fet, la qual formarà part d'aquest contracte.

SETENA. - ASSEGURANCES

La CESSIONÀRIA haurà de prendre a càrrec seu una pòlissa d'assegurances global que cobreixi els riscos d'incendi i altres danys als béns i de Responsabilitat Civil que garanteixi, en cas de sinistre, l'abonament de la indemnització corresponent i cobreixi els riscos de qualsevol danys i perjudicis causats, durant la realització d'obres, si és el cas, si en l'exercici de l'activitat a l'espai cedit.

La CESSIONÀRIA ha de lliurar a Adif una declaració responsable i un certificat de la companyia d'assegurances garantint que cobreix els danys i la responsabilitat civil en quantia suficient.

La CESSIONÀRIA assumeix directament la responsabilitat personal de fer front a totes les indemnitzacions l'import de les quals pugui superar la quantitat que tinguin contractada.

Aquestes assegurances s'han de contractar amb una entitat asseguradora que compleixi els requisits establerts a la Llei 20/2015, de 14 de juliol, d'ordenació, supervisió i solvència de les entitats asseguradores i reasseguradores, o norma que la substitueixi. El lliurament de la pòlissa d'assegurances a Adif es farà, com a data límit, en el moment del lliurament de l'espai.

La CESSIONÀRIA garantirà a Adif la cobertura dels riscos esmentats, des del mateix moment de l'inici i fins a la finalització de la vigència d'aquest contracte.

VUITENA. - ÚS I CONSERVACIÓ

La CESSIONÀRIA farà servir l'espai amb la diligència deguda destinant-lo únicament i exclusivament a l'ús descrit al document de conformitat i s'abstindrà de fer el que pugui anar en detriment o deteriorament de l'espai i està prohibit emmagatzemar-hi o manipular-hi matèries perilloses.

La CESSIONÀRIA s'obliga a mantenir en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements de l'activitat, així com la neteja de l'espai cedit, i ha d'efectuar a càrrec seu les reparacions dels deterioraments que hi hagi o puguin produir-se i assegurar la conservació permanent en perfecte estat.

La CESSIONÀRIA s'obliga a impedir tota usurpació o novetat danyosa per part de tercers.

La CESSIONÀRIA ha de permetre l'accés a l'interior de l'espai a ADIF o a qui aquest autoritzi tant per inspeccionar com per verificar les obres de conservació o que siguin necessàries.

La CESSIONÀRIA s'obliga a observar tota norma, reglament o estatut que ADIF emeti per al desenvolupament d'activitats dins de recintes ferroviaris, si és el cas, i a executar les indicacions d'ADIF amb vista a la reparació i la conservació de l'immoble pel que fa a instal·lacions i servei ferroviari. En particular, haurà d'observar les prescripcions derivades de l'article 16 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en relació amb les obres i les actuacions que s'han de fer a les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària.

NOVENA. - MESURES DE SEURETAT

És responsabilitat exclusiva de la CESSIÓNÀRIA l'adopció de totes les mesures de seguretat necessàries segons la normativa vigent per a la protecció contra incendis, garantint en tot moment que l'activitat a desenvolupar discorri sense cap risc per a les persones o les coses i per al mateix espai cedit per ADIF.

Les mesures esmentades anteriorment, s'han de prendre, si cal, en coordinació amb el servei de seguretat de l'Estació, i anirà a càrrec seu el reforç dels serveis de vigilància, en el cas que sigui necessari a criteri d'ambdues parts.

La CESSIÓNÀRIA ha de complir, en tot moment, la normativa vigent o que es pugui dictar en el futur, tant a nivell nacional com autonòmic o municipal, i que reguli o afecti el funcionament, la seguretat i les condicions de l'espai destinat a l'activitat concreta que s'hi desenvolupi.

ADIF declina qualsevol responsabilitat pels danys que es puguin ocasionar a tercers a conseqüència de la inobservança per la CESSIÓNÀRIA de les mesures de seguretat i la normativa aplicables a què es fa esment als paràgrafs precedents.

DESENA. - SUBMINISTRAMENTS

En el cas que el servei que s'ha de prestar i recollit en el document de conformitat no inclogui els subministraments dins del preu, els subministraments que es facin necessaris per al perfecte desenvolupament de l'activitat a realitzar a l'espai cedit s'han de contractar directament per compte i càrrec de la CESSIÓNÀRIA amb les respectives empreses subministradores, i es farà càrrec tant dels consums que generi com de la instal·lació de les connexions de servei que siguin necessàries.

En cas que la CESSIÓNÀRIA no pugui contractar directament els subministraments amb les empreses subministradores, ADIF, si s'encarregués de fer la prestació dels subministraments, efectuarà el càlcul dels costos corresponents als consums de conformitat amb els preus establerts a la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada horari de servei.

La CESSIÓNÀRIA renuncia a reclamar a ADIF els possibles danys i perjudicis que li puguin ocasionar les incidències de qualsevol classe en aquests subministraments, sempre que les incidències esmentades no tinguin origen en causes imputables a ADIF.

ONZENA. - PROHIBICIONS

Es prohibeix la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, així com la subcontractació a tercers de l'espai cedit en virtut d'aquest contracte, llevat d'autorització prèvia i per escrit d'ADIF. La cessió, el traspàs o el subarrendament no consentits són causa suficient per a la resolució del contracte de cessió d'ús.

DOTZENA. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

És procedent la resolució d'aquest Contracte, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les següents:

- 12.1 Si la CESSIÓNÀRIA està al descobert en el pagament de la renda corresponent a tres mesos o més, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial.
- 12.2 El subarrendament o la cessió no consentits.
- 12.3 La realització de danys causats dolosament a l'immoble.
- 12.4 Per destinar l'espai cedit per ADIF a activitat diferent de la que preveu aquest contracte.
- 12.5 Per impedir o prohibir de manera reiterada i greu l'accés d'ADIF a l'espai cedit per tal que aquest faci totes les comprovacions i les investigacions que consideri que son necessàries.

- 12.6 Per la realització d'obres no autoritzades prèviament i per escrit per ADIF a l'espai cedit.
- 12.7 Si, una vegada, executades les obres previstes a l'Estipulació SISENA, ADIF comprova que aquestes no s'ajusten a les que van ser consentides.
- 12.8 En el cas que la CESSIÓNÀRIA sigui sancionada per l'Administració o pels Tribunals, amb motiu de faltes greus que puguin perjudicar el prestigi o la imatge d'ADIF.
- 12.9 Per no subscriure i/o per estar al descobert en el pagament de les assegurances, previstes a l'estipulació SETENA.
- 12.10 Per infringir o no observar estrictament la normativa sobre funcionament, seguretat i condicions de l'espai, d'acord amb l'activitat que s'hi desenvolupi, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial.
- 12.11 Si la CESSIÓNÀRIA no es troba en possessió de les autoritzacions i les llicències necessàries tant per a l'exercici de l'activitat com per a la realització d'obres.
- 12.12 Per abandó de l'espai

ADIF notificarà per escrit a la CESSIÓNÀRIA la causa de resolució en què hagi incorregut.

En tots aquests supòsits de resolució, les obres realitzades revertiran gratuïtament a ADIF i quedaran en benefici dels espais, sense que la CESSIÓNÀRIA tingui dret a percebre cap quantitat en concepte d'indemnització o amortització pendent.

Si la CESSIÓNÀRIA decideix unilateralment resoldre el contracte amb anterioritat al venciment pactat, sigui quina sigui la causa, la totalitat de les obres realitzades quedaran igualment en benefici dels espais, sense que ADIF hagi d'abonar cap quantitat a la CESSIÓNÀRIA en concepte d'indemnització o d'amortització pendent.

Igualment aquest contracte es resoldrà segons el que s'indica en l'Estipulació Segona relativa a la recuperació dels espais per ADIF, i Tercera d'aquest document relativa a la resolució anticipada per part de la CESSIÓNÀRIA així com a la resolució per part d'ADIF per manca de l'ús de l'espai als nivells requerits.

TRETZENA. - EXTINCIÓ DEL CONTRACTE

A més de per les altres causes previstes en aquest contracte, el contracte de cessió d'ús s'extingirà per:

El transcurs del termini de vigència contractualment establert o del previst per a qualsevol de les seves pròrrogues.

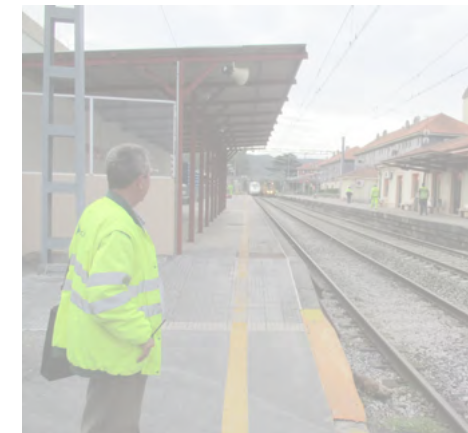
Dissolució de la persona jurídica arrendatària.

Pèrdua de l'immoble cedit per causa no imputable a ADIF.

Tancament definitiu del recinte ferroviari o del lloc on es trobi ubicat l'immoble, acordat per ADIF o per l'autoritat administrativa competent, quan això obeeixi a les necessitats especials de la gestió i/o explotació del servei públic ferroviari, a l'interès públic o a les altres causes referides en aquest contracte.

Qualsevol altra que acordin les parts.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula la CESSIÓNÀRIA té dret a cap indemnització.



CATORZENA. - RESPONSABILITATS

ADIF queda exempt de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que es puguin ocasionar en el mobiliari, la maquinària, els estris i els efectes introduïts a l'espai cedit. Així mateix, ADIF declina qualsevol responsabilitat pels accidents que es produeixin a l'interior de l'espai objecte del contracte sigui quina sigui la causa, davant dels treballadors de la CESSIÓNÀRIA i davant de tercers, respecte de tots els quals la CESSIÓNÀRIA respondrà sempre i per l'import total de les indemnitzacions corresponents.

QUINZENA. - DESPESES I TRIBUTS

Seràn a compte del CESSIÓNARI la totalitat dels tributs de qualsevol classe que, actualment, graven, o puguin gravar en el futur, l'exercici de l'activitat a desenvolupar a l'espai arrendat, o que recaiguin o puguin recaure sobre el local ocupat, encara que s'hagin liquidat a ADIF. Igualment són a càrrec del CESSIÓNARI les despeses i els tributs que puguin recaure sobre aquest contracte o sobre qualsevol de les operacions físiques o jurídiques que motivi.

S'acorda expressament que del CESSIÓNARI es farà càrrec de l'Impost de Béns Immobles que recaigui sobre l'espai, encara que s'hagi liquidat a ADIF.

SETZENA. - RETIRADA DE RESIDUS

La CESSIÓNÀRIA s'obliga, a càrrec seu, a retirar tots els residus que es generin com a conseqüència de la realització d'obres privatives a l'espai i/o per la realització de la seva activitat. La retirada dels residus esmentats s'ha de fer d'acord amb les disposicions legals en vigor en matèria de medi ambient i mitjançant un gestor mediambiental quan sigui preceptiu, i s'ha d'aportar còpia a ADIF dels documents que subscriu per a la retirada de tots els residus.

DISSETENA. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que la CESSIÓNÀRIA dirigeixi a ADIF en relació amb aquest contracte s'han de dirigir a la Subdirección de Gestión Comercial de la Dirección

De Explotación Comercial, situada al c/ Sor Ángela de la Cruz n. 3, 3a planta, 28020 (Madrid), de manera que tingui la seguretat que han arribat a la seva destinació. Les que ADIF dirigeixi a la CESSIÓNÀRIA les enviarà al domicili reflectit al document de conformitat.

Mentre ADIF no rebi comunicació de la CESSIÓNÀRIA notificant alguna anomalia, s'entendrà que el contracte es desenvolupa normalment.

DIVUITENA. - RÈGIM JURÍDIC

Aquest contracte es regeix pels mateixos termes i pactes continguts en aquestes condicions particulars i, quan no les contradigui, pel que estableix la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques i altres normes de dret privat que siguin aplicables.

Igualment són aplicables per al que no s'indica en aquestes condicions particulars la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació d'aquest contracte, així com la documentació lliurada per la CESSIÓNÀRIA durant la tramitació de l'expedient.

DINOVENA. - JURISDICCIO

Per a totes les qüestions que es puguin derivar de la interpretació i el compliment d'aquest Contracte i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei d'Assistència Jurídica a l'Estat i Institucions Públiques, aplicable a aquesta Entitat Pública Empresarial, les parts, amb renúncia expressa a qualsevol altre fur i domicili que per Dret els pugui correspondre, se sotmeten als Tribunals de Madrid, i s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú d'ambdues parts.

VINTENA - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Les parts contractants es comprometen a mantenir en secret totes les dades i les informacions facilitades i concernents a l'objecte del contracte, i han de mantenir la dita informació en reserva i secreta i no revelar-la de cap manera, totalment o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals tractades en aquest contracte han de ser tractades per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei orgànica 3/2018, del 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals recollides de l'altra part, i ha de figurar la seva identitat, les dades de contacte i el representant a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i l'execució del contracte i les dades es conservaran durant la vigència d'aquest contracte i el temps posterior que sigui necessari legalment. Les dades poden ser comunicades a Autoritats Públiques per complir les obligacions legals derivades del contracte.

S'informa els interessats del seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, la rectificació, la supressió, la limitació o l'oposició al tractament, així com el dret a la portabilitat de les dades, quan sigui el cas, dirigint un escrit amb una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o un altre d'homòleg (NIE) amb l'assumepte Protecció de Dades a les adreces següents:

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, E.P.E. (CIF Q-2801660-H)

Adreça postal: Avenida Pío XII, 97, Madrid (28036).

Adreça electrònica: dpd.adif@adif.es

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan entenguin que s'ha vulnerat algun dels seus drets o que s'hagin tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats poden adreçar-se al Delegat de Protecció de Dades de cadascun dels responsables, en el cas que en tinguin, contactant-lo per algun dels canals indicats més amunt.



CESSIÓ D'ESPAIS DESTINATS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI AUXILIAR SX-6 (CONTROL COMERCIAL PREVI A L'ACCÉS A TRENS)

CONTRACTE NÚM. (-----)

(-----) amb NIF (-----) i domicili a (----) representat per (-----), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'Escriptura atorgada el (----) de (--) de (----) davant el Notari de (-----) Sr. (-----) amb el número () del seu Protocol.

1. Que en data (), (Empresa Ferroviària) va sol·licitar a l'administrador d'infraestructures accés a les instal·lacions de servei per a la prestació del servei (SX-6 CONTROL COMERCIAL PREVI A L'ACCÉS A TRENS) a l'estació de ()
2. Les condicions ofertes per l'administrador d'infraestructures són les que figuren en aquest document, juntament amb les condicions de contractació que s'adjunten, com a Annex 1 a aquest document:
 - L'administrador pot facilitar a les empreses ferroviàries un taulell perquè puguin realitzar el control preventiu previ a l'accés i l'embarcament als trens a l'estació de XXX. Aquests mostradors poden ser fixos o mòbils i es poden fer servir durant un període màxim de 30 minuts abans de la sortida dels trens amb capacitat assignada a l'Empresa Ferroviària durant l'hora de servei.
 - Preu, l'establert a la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada Horari de Servei.

Vigència: Anual, començant a comptar la vigència l'endemà de la notificació.

Que () accepta les condicions recollides en aquest document i el seu Annex 1, mitjançant la signatura i el segellat.

IDENTIFICACIÓ DEL DOCUMENT:

CONTRACTE NÚM.

SIGNANT:

PER L'ARRENDATARI

PER ADIF

CONDICIONS DE CONTRACTACIÓ DE LA CESSIÓ D'ÚS

PRIMERA. - OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte d'aquest document és el reflectit al document de conformitat signat per (Empresa Ferroviària), del qual aquest document és Annex que, en cap cas, inclou la custòdia dels elements dipositats o emmagatzemats al taulell.

L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a (Empresa Ferroviària) la utilització dels taulells per a la finalitat indicada al document de conformitat. L'Empresa Ferroviària declara que rep l'espai expressat en condicions d'ús i apte per servir amb la finalitat exclusiva prevista anteriorment.

SEGONA. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

2.1. La vigència d'aquest contracte és la reflectida en la resolució d'adjudicació, en les condicions establertes al document de conformitat, que pot prorrogar-se per períodes de la mateixa durada, fins a un màxim de 5 anys, llevat de denúncia expressa per les parts amb un període de 6 mesos d'antelació.

2.2. Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que ha de notificar fefaentment a l'altra part la seva decisió almenys TRES MESOS abans de la data en què sigui efectiva la resolució.

TERCERA. - ÚS I CONSERVACIÓ

(Empresa Ferroviària) farà servir l'espai amb la diligència deguda destinant-lo únicament i exclusivament a l'ús descrit al document de conformitat i s'abstindrà de fer el que pugui anar en detriment o deteriorament de l'espai.

(Empresa Ferroviària) s'obliga a mantenir en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements del taulell.

QUARTA. - SUBMINISTRAMENTS

El consum elèctric s'inclou al preu. No s'inclou l'accés a la xarxa de dades i l'empresa ferroviària n'ha d'assumir tant l'accés com el cost.

L'Empresa Ferroviària renuncia a reclamar a ADIF els possibles danys i perjudicis que li puguin ocasionar les incidències de qualsevol classe en els subministraments, sempre que les incidències esmentades no tinguin origen en causes imputables a ADIF.

CINQUENA.- PROHIBICIONS

Es prohibeix la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, així com la subcontractació a tercers de l'espai cedit en virtut d'aquest contracte, llevat d'autorització prèvia i per escrit de l'administrador d'infraestructures. La cessió, el traspàs o el subarrendament inconstituts són causa suficient per a la resolució del contracte de cessió d'ús.

SISENA.- CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

És procedent la resolució d'aquest Contracte, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les següents:

6.1. L'impagament del preu corresponent, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial. L'impagament del preu meritarà l'interès de demora vigent en la data en què es produeixi l'impagament i des de la data d'aquest.

6.2 La cessió no consentida.

6.3 La realització de danys causats dolosament al mobiliari.

6.4 Per destinar l'espai cedit per l'administrador d'infraestructures a activitat diferent de la que preveu aquest contracte.

6.5 En el cas que (Empresa Ferroviària) sigui sancionada per l'Administració o pels Tribunals, amb motiu de faltes greus que puguin perjudicar el prestigi o la imatge de l'administrador d'infraestructures.

6.6 Per infringir o no observar estrictament la normativa sobre funcionament, seguretat i condicions de l'espai, d'acord amb l'activitat que s'hi desenvolupi, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial.

L'administrador d'infraestructures notificarà per escrit a (Empresa Ferroviària) la causa de resolució en què hagi incorregut.

SÉPTIMA. - EXTINCIÓN DEL CONTRATO

A més de per les altres causes previstes en aquest contracte, el contracte de cessió d'ús s'extingirà per:

- a.** El transcurs del termini de vigència contractualment establert o del previst per a qualsevol de les seves pròrrogues.
- b.** Dissolució de la persona jurídica de (Empresa Ferroviària).
- c.** Tancament definitiu del recinte ferroviari, acordat per l'administrador d'infraestructures o per l'autoritat administrativa competent, quan això obeeixi a les necessitats especials de la gestió i/o explotació del servei públic ferroviari, a l'interès públic o a les altres causes referides en aquest contracte.
- d.** Qualsevol altra que acordin les parts.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula (Empresa Ferroviària) té dret a cap indemnització.

VUITENA. - RESPONSABILITATS

L'administrador d'infraestructures queda exempt de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que es pugui produir en els elements, estris i efectes introduïts a l'espai cedit per (Empresa Ferroviària).

NOVENA. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que (Empresa Ferroviària) dirigeixi a l'administrador d'infraestructures en relació amb aquest contracte han d'estar dirigides a la Subdirección de Servicios y Mantenimiento de la Dirección de Estaciones de Viajeros, sita en Avda. Pío XII, 110, Caracola 18, 28036 (Madrid), de manera que tingui la seguretat que han arribat a la seva destinació.

Les que l'Administrador d'Infraestructures dirigeixi a (Empresa Ferroviària) les enviarà al domicili reflectit en el document de conformitat.

Mentre l'Administrador d'Infraestructures no rebi comunicació de (Empresa Ferroviària) notificant alguna anomalia, s'entendrà que el contracte es desenvolupa normalment.

DESENA. - RÈGIM JURÍDIC

Aquest contracte es regeix pels mateixos termes i pactes continguts en aquestes condicions particulars i, quan no les contradigui, pel que estableix la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques i altres normes de dret privat que siguin aplicables.

Igualment són aplicables per al que no s'indica en aquestes condicions particulars la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació d'aquest contracte, així com la documentació lliurada per l'Empresa Ferroviària durant la tramitació de l'expedient.

ONZENA. - JURISDICCIO

Per a totes les qüestions que es puguin derivar de la interpretació i el compliment d'aquest Contracte i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei d'Assistència Jurídica a l'Estat i Institucions Públiques, aplicable a aquesta Entitat Pública Empresarial, les parts, amb renúncia expressa a qualsevol altre fur i domicili que per Dret els pugui correspondre, se sotmeten als Tribunals de Madrid, i s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú d'ambdues parts.

DOTZENA. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Les parts contractants es comprometen a mantenir en secret totes les dades i les informacions facilitades i concernents a l'objecte del contracte, i han de mantenir la dita informació en reserva i secreta i no revelar-la de cap manera, totalment o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals tractades en aquest contracte han de ser tractades per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei orgànica 3/2018, del 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals recollides de l'altra part, i ha de figurar la seva identitat, les dades de contacte i el representant a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i l'execució del contracte i les dades es conservaran durant la vigència d'aquest contracte i el temps posterior que sigui necessari legalment. Les dades poden ser comunicades a Autoritats Públiques per complir les obligacions legals derivades del contracte.

S'informa els interessats del seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, la rectificació, la supressió, la limitació o l'oposició al tractament, així com el dret a la portabilitat de les dades, quan sigui el cas, dirigint un escrit amb una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o un altre d'homòleg (NIE) amb l'assumpte Protecció de Dades a les adreces següents:

Identitat: Entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

N.I.F.: Q-2801660-H

Dir. Postal: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7.ª Planta, 28020 – Madrid

Adreça electrònica: <https://sede.adif.gob.es>

Delegado de Protección de Datos: dpd.adif@adif.es

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan entenguin que s'ha vulnerat algun dels seus drets o que s'hagin tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats poden adreçar-se al Delegat de Protecció de Dades de cadascun dels responsables, en el cas que en tinguin, contactant-lo per algun dels canals indicats més amunt.

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS (SX-9)

Reunits:

D'una banda, l'ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, que en endavant es denominarà ADIF, amb domicili al 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, amb NIF Q-2801660-H, representat en aquest acte per (---) en qualitat de () degudament autoritzat per a aquest acte.

I, d'una altra, (-----) a qui en endavant es denominarà EMPRESA FERROVIÀRIA, amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'Escriptura atorgada el (---) de (---) de (---) davant el Notari de (-----) D. (-----) amb el número (-----) del seu Protocol.

Les parts intervinents, en el caràcter i interès respectius amb què actuen, es reconeixen amb capacitat jurídica i d'obrar suficients per a la signatura i l'atorgament del d'aquest Acord i, a aquest efecte,

Exposen:

Els clients poden oblidar o perdre els seus objectes personals, tant a les estacions com a bord dels trens de les diferents Empreses Ferroviàries que hi operen, així com als autobusos disposats en els supòsits de plans alternatius de transport. Per aquest motiu, cal disposar al sistema ferroviari d'un mecanisme que permeti als clients recuperar els objectes perduts.

En el marc del procés de liberalització del transport ferroviari de viatgers, Adif pot oferir a les Empreses Ferroviàries un servei que garanteixi la custòdia i LA gestió d'objectes perduts pels clients, lliurats a les estacions de final de recorregut dels trens.

Així mateix, Adif pot garantir la traçabilitat de l'objecte perdut des del seu dipòsit per (Empresa Ferroviària) fins al lliurament final al propietari o baixa i lliurament per abandonament a l'Administració local corresponent. Els objectes que continguin documentació de caràcter personal s'han de lliurar als cossos i les forces de seguretat de l'Estat.

Aquest contracte determina les condicions de prestació del Servei d'Objectes Perduts per part d'Adif a les Empreses Ferroviàries. I en virtut d'això d'abans, els qui compareixen formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden

I. - OBJECTE DEL CONTRACTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb les quals Adif es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària), des de la data de la subscripció, el Servei d'Objectes Perduts, i tot això d'acord amb els criteris i les condicions previstes en la Declaració sobre la Xarxa d'Adif vigents en cada moment. En aquest sentit,

s'estableix la sistemàtica per registrar i deixar constància quan un client manifesta que ha perdut o oblidat un objecte personal, i per al tractament eficaç de la recepció, registre, devolució, lliurament o llançament dels objectes perduts o oblidats pels clients a les estacions, trens o autobusos i lliurats a les Oficines d'Objectes Perduts, tant pel personal de l'estació com pel personal de trens o autobusos –si és el cas-, o per qualsevol persona que manifesti haver trobat algun objecte a l'estació.

II. ÀMBIT D'APLICACIÓ

Estaciones de final de recorrido de los trenes con Servicio de Atención al Cliente presencial.

III.ESPECIFICACIONS GENERALS DEL SERVEI

Són especificacions generals del servei les següents:

Horari de prestació

L'horari de prestació del servei ha de coincidir amb l'horari del Servei d'Atenció al Client presencial de l'estació.

Identificació de l'objecte trobat. Característiques generals

El Servei d'Atenció al Client realitzarà el reconeixement exterior de les característiques més notables de l'objecte (marca, model, color, mida, material...) i qualsevol altra característica que pugui identificar de manera inequívoca l'objecte.

En el cas que l'objecte trobat contingui altres objectes (maletes, bosses, carteres, moneders, etc.), el responsable del Servei d'Atenció al Client ha de sol·licitar, abans d'obrir-lo, l'assistència d'un altre agent d'Estacions de Viatgers o un Agent de Seguretat, sempre que sigui possible, perquè s'efectuï en la seva presència el reconeixement de les característiques més notables de cadascun dels objectes continguts (model, color, mida, material...) i qualsevol altra característica que pugui identificar de manera inequívoca l'objecte, per deixar-ne constància, identificant-se en el registre de l'objecte.

Registre d'objectes perduts

Tots els objectes considerats objectes perduts s'han de registrar a l'aplicació de Gestió d'Objectes Perduts de la Direcció d'Estacions de Viatgers emplenant els camps següents:

- Data de la troballa / recepció.
- Característiques del (dels) objecte(s).
- Persona que el rep: nom del responsable del Servei d'Atenció al Client i, si és el cas, nom i matrícula de l'agent que ha estat present en el reconeixement de l'objecte.
- Número de registre.

S'acompanyarà una etiqueta a tots els objectes lliurats que farà constar almenys les dades següents: número de registre i dia de recepció.



S'exclouen de l'àmbit d'aplicació del contracte els objectes que no tenen la consideració de perduts, com ara, a títol informatiu i no limitatiu: animals o plantes, objectes de naturalesa perible o insalubre (aliments sense envasar al buit o sense precinte o amb data de caducitat passada, roba bruta, deixalles, material trencat, perillosos, matèria orgànica, etc.), targetes bancàries oblidades als punts de venda de les Empreses Ferroviàries, objectes no admesos per organismes competents, objectes considerats perillosos (productes químics, trànsit comercial il·lícit, etc.).

Tampoc no tenen la consideració d'objecte perdut els bitllets de tren vàlids per viatjar, en funció de la data, ja que, en tot cas, aquests s'han de lliurar a l'Empresa Ferroviària corresponent.

Quan l'objecte trobat siguin diners, es considera com un "objecte moble" i es guardarà en un sobre tancat, indicant al sobre el número de registre de l'objecte assignat per l'Aplicació d'Objectes Perduts; es dipositarà en un lloc segur o a la caixa forta de l'estació, en el cas que n'hi hagi, i tindrà el mateix tractament que la resta dels Objectes Perduts.

En el cas de dipositar documentació identificativa (DNI, NIE, Passaport, Permís de Conducció i qualsevol Document Legal de característiques similars), així com el seu embolcall (cartera...) o bé targetes bancàries, es procedirà al seu registre i es lliuraran a la Comissaria o al Departament de Policia més proper, fent constar aquesta circumstància al registre. Si la documentació està allotjada en un objecte contenidor (bossa, cartera...), amb l'objectiu de no fraccionar l'Objecte Perdut, es lliurarà l'objecte contenidor complet.

Si l'objecte registrat es correspon amb un abonament de transport o similar, es lliuraran a la Comunitat Autònoma o Organisme Públic corresponent (Diputació, Ajuntament...) encarregat de la seva expedició, o a l'Autoritat / Consorci responsable si és el cas, fent constar aquesta circumstància al registre.

Identificació de la troballa de l'objecte i entrega del justificant de lliurament

El responsable del Servei d'Atenció al Client ha d'emplenar la identificació personal (Nom, DNI o passaport, adreça postal, telèfon de contacte) del trobador (si aquest cedeix les seves dades) o, si no n'hi ha, la tipologia del trobador (treballador de l'empresa ferroviària, viatger, personal de seguretat...) a la fitxa corresponent de l'aplicació d'Objectes Perduts. En tot cas, es garanteix la protecció de les dades de caràcter personal facilitades, de conformitat amb el que s'estableix a la clàusula X d'aquest contracte i a la normativa legal aplicable (Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals i Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades.

Al trobador se li oferirà justificant del lliurament, obtingut des de l'aplicació d'Objectes Perduts.

El responsable del Servei d'Atenció al Client ha d'informar el trobador sobre els terminis legals establerts.

Com a norma general, el termini previst per al dipòsit dels objectes perduts és de 2 anys, llevat que Adif hagi establert, mitjançant l'instrument legal corresponent, un termini menor amb els Ajuntaments, en la seva condició d'encarregats de realitzar les publicacions dels objectes perduts i no reclamats durant dos diumenges consecutius (article 615 del Codi Civil), així com de lliurar l'objecte trobat (si no se n'ha trobat el propietari) al seu trobador.

En el cas que no hi hagi acord amb l'Organisme competent de la ciutat o si hi ha acord parcial (no es fa càrrec d'algun tipus d'objectes), els terminis d'estada al magatzem s'han de determinar en cada Estació en funció d'altres acords que es puguin establir amb altres Organismes com poden ser Organitzacions No Governamentals (ONG) o Fundacions sense ànim de lucre.

Només es guardarà un objecte el temps establert, quan el trobador ho sol·liciti expressament en el moment del lliurament i quan l'Ajuntament no es faci càrrec de l'objecte.

El lliurament per part d'agents de Seguretat, de les Empreses Ferroviàries o d'Adif en servei no atorga drets com a trobador.

Determinació del propietari

Com a resultat de la identificació de l'objecte, si el Servei d'Atenció al Client pot determinar qui és el seu propietari arran de les comunicacions que hauria pogut rebre, procedirà de forma immediata a localitzar-lo i a informar-lo del procediment i lloc de recollida.

De la mateixa manera, l'informarà dels terminis establerts per a l'emmagatzematge dels objectes.

IV. RESPONSABILITATS

Adif queda exempt de tota responsabilitat per l'estat en què es trobin els objectes perduts en el moment del seu lliurament per (Empresa Ferroviària).

V. CONDICIONS ECONÒMIQUES

Els preus a aplicar són els vigents en cada moment per la prestació del Servei d'Objectes Perduts (SX-9) publicats en la Declaració sobre la Xarxa.

VI. VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Aquest contracte entrarà en vigor el ___ de _____ de 20XX i estarà vigent fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals fins a un màxim de 5 anys; podrà ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entén que el Contracte es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comuniqui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

VII. CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'entendrà extingit per les causes següents:

1. Per mutu acord de les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavis de sis mesos, en els termes que preveu aquest contracte.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En el supòsit d'incompliment que porti causa a l'impagament per part de (Empresa Ferroviària) dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució d'aquest contracte, Adif pot procedir a la suspensió del servei, amb comunicació prèvia expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o se'n garanteixi prou el deute.

Extingit el contracte per qualsevol causa, tots els drets i les obligacions nascuts amb anterioritat a la seva extinció seran liquidats i complerts per ambdues parts, sens perjudici dels drets i les obligacions que resultin de la dita extinció per a aquestes, d'acord amb la Llei o el que es disposa en aquest contracte.

VIII. NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts poden dirigir les comunicacions per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti prou la seva recepció pel destinatari, amb les persones següents designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per ADIF

Signat.: _____

[CÀRREC] _____

Per (Empresa Ferroviària)

Signat.: _____

[CÀRREC]: _____

IX. LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

La prestació del servei objecte d'aquest contracte està regida i serà interpretada per la normativa del sector ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis auxiliars. Això sens perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquest efecte les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

X. CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Ambdues parts es comprometen a mantenir en secret totes les dades i les informacions facilitades per Adif i concernents a l'objecte del contracte, i l'adjudicatari ha de mantenir aquesta informació en reserva i secreta i no revelar-la de cap manera, totalment o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals han de ser tractades per Adif amb la finalitat d'efectuar la gestió i el manteniment de la prestació del servei. La base jurídica que legitima el tractament és la prestació del servei. Les vostres dades es conservaran durant el temps que estableixin les lleis aplicables i no se cediran a tercers excepte obligació legal.

Podeu accedir a les vostres dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació dirigint la vostra petició a l'adreça: correu electrònic del delegat dpd.adif@adif.es o per correu postal al carrer Sor Àngela de la Cruz, 3-7a Planta, 28020 – Madrid adjuntant-hi fotocòpia del DNI o del passaport.

I en prova de conformitat signen aquest Contracte, per duplicat, al lloc i la data expressats a l'encapçalament.

Per ADIF

Signat.: _____

[CÀRREC] _____

Per (Empresa Ferroviària)

Signat.: _____

[CÀRREC]: _____

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI ADIF ACERCA D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/O MOBILITAT REDUÏDA PER PUJAR I BAIJAR TRENS (SX-12)

Reunits:

D'una banda, l'ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, que en endavant es denominarà ADIF, amb domicili al 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, amb NIF Q-2801660-H, representat en aquest acte per (-----), en qualitat de (-----) degudament autoritzat per a aquest acte.

I, d'una altra, (-----) a qui en endavant es denominarà EMPRESA FERROVIÀRIA, amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'Escriptura atorgada el (---) de (---) de (---) davant el Notari de (-----) D. (-----) amb el número (-----) del seu Protocol.

Les parts intervinents, en el caràcter i interès respectius amb què actuen, es reconeixen amb capacitat jurídica i d'obrar suficients per a la signatura i l'atorgament del d'aquest Acord i, a aquest efecte,

Exposen:

En el marc del procés de liberalització del transport ferroviari de viatgers, l'entrada de nous operadors ferroviaris i el Reglament (UE) 2021/782 DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, "a la sortida d'una estació de ferrocarril dotada de personal, durant el trànsit per aquesta estació o quan hi arribi, l'administrador de l'estació o l'empresa ferroviària ha de prestar assistència gratuïta de manera que aquestes persones puguin embarcar al tren, enllaçar amb un tren de connexió per al qual tinguin bitllet o desembarcar del tren, sempre que hi hagi personal format en servei...".

Aquest contracte determina les condicions de prestació del Servei Adif Acerca en la pujada i la baixada de viatgers als trens d'acord amb els preus aprovats pel Consell d'Administració d'Adif, vigents en cada moment, i d'acord amb el que assenyala l'esmentada Declaració sobre la Xarxa d'Adif a l'apartat de prestació de serveis auxiliars en instal·lacions de servei.

I en virtut d'això d'abans, els qui compareixen formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden

I. OBJECTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb els quals Adif es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària) , des de la data de la subscripció, el Servei Adif Acerca d'assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda per pujar i baixar dels trens i el seu acomodament a les seves places i l'equipatge permès fent ús per a això de mitjans mecànics o mitjançant l'acompanyament personal, i tot això d'acord amb els criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus privats aprovats per Adif i de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif vigents en cada moment.

II. ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SERVEI I ANTELACIÓ DE LES NOTIFICACIONS D'ASSISTÈNCIES

El servei es prestarà a les estacions, amb les modalitats corresponents previstes a la Declaració sobre la Xarxa.

Per a la prestació del servei, (Empresa Ferroviària) _____ haurà de remetre la sol·licitud corresponent a Adif, mitjançant, provant de respectar en la mesura que sigui possible, els terminis següents de preavís:

- **Servei permanent:** Es presta a estacions que disposen d'Assistent de Mobilitat (AM) de manera presencial de manera continuada al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Es donarà cobertura a les sol·licituds d'assistència amb una antelació de fins a 30 minuts previs a la sortida del tren.

Adif, en coordinació amb les empreses ferroviàries, per circumstàncies degudament justificades i imprevisibles en el moment de signar aquest contracte, pot modificar l'abast i les modalitats de prestació per ajustar-los a la situació concreta. Aquesta modificació no suposarà per a Adif cap tipus de responsabilitat ni la assumpció de reclamacions de contingut econòmic.

Tant l'abast com les modalitats de prestació es troben publicades a la Declaració de Xarxa d'ADIF.

(Empresa Ferroviària) _____, haurà de sol·licitar a Adif les estacions incloses en l'àmbit d'aplicació del Servei Adif Acerca en les quals requereix la prestació del servei per als seus clients (Annex n. 1). Aquesta relació es pot modificar de comú acord entre les parts amb una antelació mínima de 30 dies hàbils. Així mateix, (Empresa Ferroviària) _____, pot sol·licitar a Adif l'extensió del Servei Adif Sobre una nova estació no prevista en l'àmbit d'aplicació del servei. En aquest cas, Adif haurà d'analitzar la viabilitat de la proposta i, si és factible, informarà a (Empresa Ferroviària) _____, sobre la data prevista d'inici de la prestació del servei en aquesta nova estació.

III. TIPOLOGIA D'ASSISTÈNCIES

Se contemplan los siguientes tipos de asistencias:

1. Persona en cadira de rodes pròpia ocupant plaça H.
2. Persona en cadira de rodes pròpia plegable ocupant plaça regular.
3. Persona amb discapacitat sensorial o cognitiva.
 - 3.1 Discapacitat visual.
 - 3.2 Discapacitat auditiva.
 - 3.3 Discapacitat cognitiva.
 - 3.4 Discapacitat sordceguesa.
4. Persona amb dificultat de desplaçament.
 - 4.1 Persona amb dificultats en membres superiors/inferiors.
 - 4.2 Persona gran.
 - 4.3 Persona amb carretó de nen.
 - 4.4 Persona embarassada.



4.5 Una altra persona amb mobilitat reduïda, en els termes previstos a l'apartat 21 de l'article 3 del Reglament d'Execució (UE) 2021/782, del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril.

5. Organització Nacional de Trasplantaments.

IV. PUNTS DE TROBADA

Les assistències es presten a l'estació d'origen, des del punt de trobada fins a l'acomodació del viatger al seient del tren o plaça H, segons s'indiqui al bitllet, i viceversa en el cas d'assistència a la destinació.

Els punts de trobada es defineixen en cadascuna de les estacions i es troben publicats en la Declaració de Xarxa d'ADIF.

Els punts de trobada també són les zones on finalitzen les assistències en el cas de viatgers d'arribada. Això no obstant, es pot acordar amb el viatger el lloc alternatiu de l'estació on vulgui finalitzar el servei (parada taxi, aparcament, porta de sortida, etc.).

V. ESPECIFICACIONS GENERALS DEL SERVEI

Són especificacions generals del servei les següents:

Horari de prestació

L'horari de prestació del servei ha de coincidir amb l'horari comercial de l'estació de viatgers publicat en la Declaració de xarxa.

Si com a conseqüència del trànsit ferroviari, un tren arriba a una estació fora de l'horari comercial i entre els seus viatgers hi ha persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda, l'estació de destinació ha de mantenir operatiu el servei d'assistència, independentment de l'hora d'arribada del tren.

Trànsits a atendre

El servei està configurat per atendre trànsits d'Alta Velocitat, Llarg Distància i Mitjana Distància de totes les empreses ferroviàries.

S'exclouen els trànsits de Rodalies per considerar que aquesta prestació podria afectar la puntualitat i, tant les estacions amb trànsits de Rodalies com els trens assignats a aquests, ja compten amb un nivell d'accessibilitat molt elevat i permeten la seva utilització de forma autònoma.

Servei a prestar per requeriment del viatger i adaptat a les vostres necessitats

El servei garanteix la prestació de totes les assistències que compleixin els terminis de preavis establerts.

En el cas de peticions fora de termini, Adif farà tots els esforços per prestar, en la mesura del possible, l'assistència necessària, de manera que la persona amb discapacitat o amb mobilitat reduïda pugui fer el viatge. En tot cas, la denegació del servei per aquest motiu haurà de ser degudament justificada, mantenint informada a l'Empresa ferroviària.

La prestació del servei tractarà d'adaptar-se, en tot moment, i en la mesura que sigui possible, a les necessitats d'assistència particulars del viatger. En aquest sentit, els Assistents de Mobilitat han d'consultar el viatger amb l'objectiu de tractar d'adaptar la prestació del servei a les vostres necessitats.

Adif procurarà que a totes les estacions es disposi d'espais apropiats per fer les esperes fins a l'hora d'embarcar al tren. Els viatgers en situació d'espera estaran igualment atesos per part del personal del servei.

Atenció en incidències que afecten el trànsit ferroviari

El servei cobreix l'assistència al viatger en situació d'incidències que afecten el trànsit ferroviari.

En aquest sentit, es poden presentar dues situacions:

- Incidències sobrevingudes que impedeixen el funcionament normal del trànsit ferroviari: En aquest cas, s'intentarà, en la mesura del possible, prestar el servei a les estacions designades per a la realització de transbordaments. Així mateix, com s'ha indicat anteriorment, les estacions de destinació romandran obertes i amb personal de servei per a la prestació de les assistències necessàries amb independència de l'hora d'arribada dels trens.
- Incidències ocasionades per la programació de treballs a la infraestructura: En aquests casos ADIF, en coordinació amb les Empreses Ferroviàries, definirà els Plans Alternatius de Transport (PAT), si és possible entre estacions incloses en l'àmbit de prestació del servei. En aplicació d'un PAT, es considerarà una possible assistència en transbordaments entre trens o un altre mitjà de transport alternatiu.

Gossos guia, d'assistència i de suport

S'habilitaran, en la mesura que sigui possible, espais perquè els gossos de guia i assistència puguin realitzar les seves necessitats fisiològiques. Així mateix, en cas de necessitat se'ls proporcionarà aigua, per petició dels usuaris.

El personal de servei coordinarà amb les Empreses Ferroviàries l'embarcament d'aquests gossos als trens vigilant, en tot moment, que no s'han de separar dels amos.

Tractament de grups

Cal preveure a les estacions els mitjans suficients per poder prestar aquest tipus d'assistències. En aquest sentit, atès que la venda de bitllets de grups la fan les Empreses Ferroviàries aplicant procediments específics, es procurarà que la informació d'aquestes vendes es faciliti als prestadors del servei amb la major antelació possible que, en cap cas, no podrà ser inferior a 48 hores.

Els mitjans i els recursos aportats poden ser inferiors als que es disposen en el cas de prestar-se l'assistència de forma individualitzada.

Equipatges

El Servei Adif Acerca assistirà a les persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda en el trasllat dels equipatges d'acord amb la Política d'Equipatges de (Empresa Ferroviària).

Mitjans materials

Els actius que s'inclouen per a la prestació del servei són:

- Plataformes elevadores
- Rampes
- Cadires de rodes

Adif realitzarà el manteniment corresponent dels equipaments per assegurar-ne el correcte funcionament.

VI. GESTIÓ DE QUALITAT

Seguiment del servei

Adif i (Empresa Ferroviària) _____, han de mantenir reunions periòdiques per al seguiment del servei i anàlisi d'incidències, així com per a l'adopció de mesures preventives i correctives.

Manteniment de la certificació d'AENOR

Adif, en relació amb el Servei Adif Acerca, està compromès amb el manteniment de la certificació del Sistema de Gestió d'Accessibilitat Universal d'acord amb la norma UNE-170001-2:2007.

VII. CONDICIONS ECONÒMIQUES

Els preus a aplicar seran els vigents en cada moment per a la prestació del Servei Adif Acerca assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda per pujar i baixar dels trens (SX-12) publicats en la Declaració sobre la Xarxa.

VIII. VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Aquest contracte entrarà en vigor el ____ de _____ de 20XX i estarà vigent fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals fins a un màxim de 5 anys; podrà ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entén que el Contracte es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comunicui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

IX. CAUSES DE FINALITZACIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'entendrà extingit per les causes següents:

1. Per mutu acord de les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavis de sis mesos, en els termes que preveu aquest contracte.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En el supòsit d'incompliment que porti causa a l'impagament per part de (Empresa Ferroviària) dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució d'aquest contracte, Adif pot procedir a la suspensió del servei, prèvia comunicació expressa a l'empresa ferroviària, que haurà d'assumir, en tot cas i amb els propis mitjans, l'assistència a les persones amb discapacitat i mobilitat reduïda en els termes previstos a la legislació aplicable. La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o se'n garanteixi prou el deute.

Extingit el contracte per qualsevol causa, tots els drets i les obligacions nascuts amb anterioritat a la seva extinció seran liquidats i complerts per ambdues parts, sens perjudici dels drets i les obligacions que resultin de la dita extinció per a aquestes, d'acord amb la Llei o el que es disposa en aquest contracte.

X. NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts poden dirigir les comunicacions per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti prou la seva recepció pel destinatari, amb les persones següents designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per (Empresa Ferroviària)
FdoSignat: _____
[CÀRREC] _____

Per Adif
Signat.: _____
[CÀRREC]: _____

XI. LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

La prestació del servei objecte d'aquest contracte està regida i serà interpretada per la normativa del sector ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis auxiliars. Això sens perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquest efecte les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

XII. CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Ambdues parts es comprometen a mantenir en secret totes les dades i les informacions facilitades per Adif i concernents a l'objecte del contracte, i l'adjudicatari ha de mantenir aquesta informació en reserva i secreta i no revelar-la de cap manera, totalment o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals han de ser tractades per Adif amb la finalitat d'efectuar la gestió i el manteniment de la prestació del servei. La base jurídica que legitima el tractament és la prestació del servei. Les vostres dades es conservaran durant el temps que estableixin les lleis aplicables i no se cediran a tercers excepte obligació legal.

Podeu accedir a les vostres dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació dirigint la vostra petició a l'adreça: correu electrònic del delegat dpd.adif@adif.es o per correu postal al carrer Sor Àngela de la Cruz, 3-7a Planta, 28020 – Madrid adjuntant-hi fotocòpia del DNI o del passaport.

I en prova de conformitat signen aquest Contracte, per duplicat, al lloc i la data expressats a l'encapçalament.

Per (Empresa Ferroviària)
Signat: _____
[CÀRREC] _____

Per Adif
Signat: _____
[CÀRREC]: _____

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI, SB-3, DE MANIPULACIÓ D'UTI A: (EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

A Madrid, __ de _____ de 20XX

Reunits:

D'una banda, el Sr. _____, amb DNI _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de _____, en endavant [nom de l'empresa ferroviària] o Client, amb domicili social al c/ _____ núm. _____ CP _____ (Localitat) _____ i NIF _____, en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Il·lustre Notari de _____, Sr. _____, el ____ de _____ de _____, sota el número _____ del seu Protocol.

I d'una altra, Sr. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en endavant ADIF, amb domicili al carrer Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, amb NIF Q-2801660-H, regulada pel que estableix el seu estatut aprovat pel Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre de 2004, a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, a les normes de desenvolupament de totes dues, a la Llei 38/2015 del sector ferroviari, de 29 de setembre, a la legislació pressupostària i altres normes que li siguin aplicables.

Les parts es reconeixen recíprocament la capacitat legal suficient i necessària per atorgar aquest Contracte.

ANTECEDENTS

- I. De conformitat amb l'article 22 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari (LSF), l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, dins l'àmbit de la competència estatal, a una o a diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que, entre les seves competències, de conformitat amb l'article 23.1.i), de la LSF precitada, inclou la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei de manipulació d'UTI.
- II. De conformitat amb el Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, l'Ordre PRE/2443/2013, de 27 de desembre, per la qual es determinen els actius i els passius de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad i les Declaracions sobre la Xarxa d'ADIF i d'ADIF-Alta Velocitat, aquest servei és ofert per ADIF E.P.E., en endavant ADIF.
- III. Que ADIF disposa d'un Catàleg del Servei de Manipulació d'UTI, en endavant el Catàleg, que presenta els serveis que poden ser prestats per ADIF, directament o en règim de gestió indirecta, a les empreses ferroviàries que els demanin o a altres agents interessats en les operacions vinculades a aquest, recollint a més entre altres aspectes: tipus de serveis, condicions d'accés a la prestació del servei, condicions econòmiques (preus, facturació i pagament, etc.), etc.

IV. Aquest Catàleg s'actualitza i es publica al lloc web d'ADIF: www.adif.es.

V. D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF, qualsevol client ha de signar un acord amb ADIF per a la prestació del servei de manipulació d'UTI ofert per ADIF.

VI. Que [nom de l'empresa ferroviària] _____ ha manifestat el seu interès a rebre el servei de manipulació d'UTI per part d'ADIF des de de de 20 ; per tant, ambdues entitats han acordat la celebració d'aquest Contracte, destinat a determinar les condicions de prestació del servei esmentat per ADIF a través de la Direcció de Servicios Logístics, a favor de (nom d'empresa ferroviària). Aquest Contracte determina les condicions de prestació del servei esmentat de conformitat amb els preus privats aprovats pel Consell d'Administració d'ADIF, vigents en cada moment, i de conformitat amb el que assenyala el Catàleg. I en virtut d'això d'abans, els qui compareixen formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals.

Acorden

1. OBJECTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions de conformitat amb els quals ADIF es compromet i obliga a prestar [nom de l'empresa ferroviària] _____, des de la data de la subscripció, el servei de manipulació d'UTI, així com la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, de conformitat amb el Catàleg vigent en cada moment.

2. ABAST DEL SERVEI

L'abast del servei de manipulació d'UTI es desenvolupa al Catàleg disponible al lloc d'ADIF, que recull la descripció i l'oferta comercial d'aquest servei prestat per ADIF.

3. ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SERVEI

El servei de manipulació d'UTI es presta a les Terminals de Transport de Mercaderies incloses al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF.

4. CONDICIONS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

Les condicions d'accés a la prestació del servei de manipulació d'UTI s'inclouen al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF, i destaquen, per una banda, entre altres condicions de caràcter general: les relatives a la prestació del servei, a la responsabilitat de les parts o a altres aspecte que estableix límit de responsabilitat davant diversos danys (retards del servei, danys al material rodant), la coordinació i la independència de les parts quant a aquesta prestació, altres que afecten la confidencialitat, la protecció de les dades i la transparència de gestió etc.; i, per altra banda, les condicions següents necessàries per a la prestació del servei al Client: la presentació de la sol·licitud de prestació pel Client, la resposta d'ADIF abans aquestes sol·licituds, el procediment de coordinació i criteris de prioritat objectius i no discriminatoris amb l'objectiu d'aconseguir un ús eficient de la capacitat disponible

5. CONDICIONS DE SEGURETAT EN LA PRESTACIÓ DELS SERVICIS

Un cop formalitzat aquest Contracte, ambdues parts es comprometen a formalitzar i signar l'Annex I, moment a partir del qual es podran efectuar les corresponents sol·licituds de servei.

6. VIGÈNCIA I DURADA

Aquest contracte entrarà en vigor el ____ de _____ de 20 ____ i estarà vigent fins al (un any) _____, amb pròrroques tàcites per períodes anuals, i pot ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de tres mesos.

S'entén que el Contracte es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comunicui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

7. CONDICIONS ECONÒMIQUES

7.1. Preus del servei

Els preus privats a aplicar són els vigents en cada moment al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF.

Els preus indicats no inclouen l'I.V.A. que serà desglossat i separat en cadascuna de les factures, de conformitat amb el que preveu la seva Llei i el Reglament que la desenvolupa.

7.2. Facturació i pagament

La facturació dels serveis realitzats es realitzarà a mes vençut i el pagament s'haurà de fer dins dels 30 dies següents a la data d'emissió de la factura.

La manca de pagament en el termini establert comportarà la meritació dels interessos de demora corresponents de conformitat amb la normativa legal que sigui aplicable.

8. CAUSES DE RESOLUCIÓ

Poden ser causes de resolució d'aquest Contracte, a més de les expressament previstes en l'ordenament jurídic espanyol vigent, les següents:

- a) L'incompliment substancial de les obligacions de les parts, especialment la manca de pagament de les factures emeses durant la prestació del servei.
- b) La manca continuada de recursos per atendre els serveis contractats.
- c) La voluntat d'una de les parts, manifestada amb una antelació no inferior a sis mesos.

La resolució d'aquest Contracte implica que el Client no podrà contractar amb ADIF cap servei de manipulació d'UTI a les instal·lacions on aquesta entitat tingui la condició d'explotador d'aquests serveis.

9. CESSIÓ I SUBCONTRACTACIÓ

El Client no pot cedir a tercers cap dels drets o obligacions derivats del Contracte, sense el consentiment previ, per escrit, d'ADIF.

D'altra banda, ADIF no pot cedir a tercers cap dels drets o obligacions derivats del Contracte, sense el consentiment previ, per escrit, del Client.

En tot cas, ADIF pot contractar amb tercers els serveis a què està obligat per mitjà d'aquest Contracte sense necessitat de demanar el consentiment del client.



10. COMUNICACIÓ I INFORMACIÓ

Les comunicacions entre les parts les realitzaran els interlocutors, designats i identificats davant l'altra part pel Client i ADIF, per qualsevol mitjà que permeti acreditar-ne el contingut i la recepció, i seran vàlides a aquests efectes les comunicacions per correu electrònic, correu certificat o qualsevol mitjà habitual de comunicació que permeti comprovar la traçabilitat de les peticions i l'execució dels serveis.

En el cas que es produeixi un canvi de direcció o en la persona de contacte de qualsevol de les parts, aquest haurà de ser comunicat per escrit a l'altra part, indicant la nova adreça i la data a partir de la qual s'hi hauran d'adreçar les notificacions o comunicacions.

11. LEGISLACIÓ APLICABLE I JURISDICCIO

Els serveis objecte d'aquest Contracte es regiran i seran interpretats per la normativa del sector ferroviari, la resta de les lleis i Decrets que siguin aplicables en aquesta matèria no derogats i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis. Això sens perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquest efecte les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre, s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú d'ambdues parts.

12. RECONeixEMENT DE SIGNES

La totalitat dels folis que componen aquest Contracte han estat signats per garantir la seva autenticitat, pels representants de les dues empreses.

Així ho acorden i convenen, amb la finalitat del qual i per a la seva constància deguda, firmen tots els fulls d'aquest Contracte i els Annexos com a part integrant d'aquest per duplicat

i a un sol efecte, en el lloc i la data de l'encapçalament.

PER [nombre de la empresa ferroviària]

D. [nom representant empresa ferroviària]

PER L' ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

D.[nom representant empresa ferroviària]

ANNEX 1. MODEL DE CONDICIONS A COMPLIR RELATIVES A LA SEGURETAT OPERACIONAL ENTRE ADIF I EL CLIENT

MODEL DE CONDICIONS A COMPLIR RELATIVES A LA SEGURETAT OPERACIONAL

- I ADIF ha lliurat a [Nom de l'empresa ferroviària] els documents següents:
 - Procediment ADIF-PE-404-001-004-SA-511 "Gestió de la seguretat a les instal·lacions de servei ferroviari relacionades amb el transport de mercaderies, explotades per Adif".
 - Instrucció tècnica ADIF-IT-404-001-007-SA-511 defineix la manera com es realitzaran les activitats contractades, els mitjans requerits per a l'execució d'aquestes, la normativa tècnica que serveix de referència, el personal que executa i supervisa les activitats, els requisits que s'exigeixen al personal que realitza les activitats i la documentació que es genera per evidenciar-ne l'execució correcta
- II. [Nom de l'empresa ferroviària] declara que és coneixedora d'aquests documents, així com dels riscos i de les mesures preventives detectats que apareixen a l'annex 2 de la Instrucció tècnica indicada, que els ha rebut i que són compatibles amb els seus procediments operatius si en tingués. De la mateixa manera, [Nom de l'empresa ferroviària] (si és el cas) ha fet entrega de la relació de riscos associats a les activitats objecte d'aquest contracte, així com dels corresponents mesures de mitigació.
- III. [Nom de l'empresa ferroviària] ha fet entrega a ADIF dels documents següents relacionats amb la prestació dels serveis sol·licitats:
 - Llistat de les instal·lacions i la seva ubicació, en què Adif presta o prestarà serveis a l'Empresa Ferroviària.
 - Procediments del seu SGS aplicables a la prestació del servei (si és el cas, i previ acord amb ADIF). *
 - Objectius i indicadors propis de l'empresa ferroviària responsable del servei de transport, així com els procediments aplicables per al seu seguiment (si és el cas, i previ acord amb ADIF). *
 - Altres documents lliurats i el seu àmbit d'aplicació com a prestador dels serveis per part d'ADIF.

ADIF es compromet a complir-los en allò que sigui aplicable a les activitats contractades i en l'àmbit de responsabilitat d'ADIF. En qualsevol cas, la responsabilitat última sobre els serveis executats sempre serà de [Nom de l'empresa ferroviària] com a Empresa Ferroviària.

ADIF i [Nom de l'empresa ferroviària] han establert els canals de comunicació següents per a l'intercanvi de la informació referida al compliment de les condicions de seguretat durant les operacions i la relativa a la gestió de riscos detectats durant l'activitat, que es comprometen a mantenir al llarg de la durada del contracte.

- [Informació operativa]
- [Informació administrativa]

Per part d'ADIF:

Nom:

Càrrec:

Adreça:

Adreça electrònica:

Per part de [Nom de l'empresa ferroviària]:

Nom:

Càrrec:

Adreça:

Adreça electrònica:

VI.[Nom de l'empresa ferroviària] especifica a ADIF les següents obligacions de vigilància i control envers les activitats contractades.

- Les que disposa el SGSC d'ADIF.

[l·listar si n'hi ha alguna d'específica]

V. [Nom de l'empresa ferroviària] autoritza expressament que ADIF faci les accions de supervisió i vigilància següents de les mesures de control de riscos de les operacions contractades.

- Les que disposa el SGSC d'ADIF.

[l·listar si n'hi ha alguna d'específica]

Per [Nom de l'empresa ferroviària] (**)

Per ADIF

D.

D.

*** S'emplena per al contracte per a la prestació del servei de manipulació d'UTI per ADIF que se signi amb un client diferent d'empresa ferroviària..*

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI, SB-3, DE MANIPULACIÓ D'UTI A: (CLIENT DIFERENT D'EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Madrid, ____ de ____ de 20XX

Reunits:

D'una banda, el Sr. _____, amb DNI _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de _____, en endavant [nom del client] o Client, amb domicili social al c/ _____ núm ____ CP ____ (Localitat) _____ i NIF _____, en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Il·lustre Notari de _____, Sr. _____, el ____ de ____ de _____, sota el número _____ del seu Protocol.

I d'una altra, Sr. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en endavant ADIF, amb domicili al carrer Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, amb NIF Q-2801660-H, regulada pel que estableix el seu estatut aprovat pel Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre de 2004, a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, a les normes de desenvolupament de totes dues, a la Llei 38/2015 del sector ferroviari, de 29 de setembre, a la legislació pressupostària i altres normes que li siguin aplicables.

Les parts es reconeixen recíprocament la capacitat legal suficient i necessària per atorgar aquest Contracte.

ANTECEDENTS

- I. De conformitat amb l'article 22 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari (LSF), l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, dins l'àmbit de la competència estatal, a una o a diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que, entre les seves competències, de conformitat amb l'article 23.1.i), de la LSF precitada, inclou la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei de manipuñacio d'UTI.
- II. De conformitat amb el Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, l'Ordre PRE/2443/2013, de 27 de desembre, per la qual es determinen els actius i els passius de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad i les Declaracions sobre la Xarxa d'ADIF i d'ADIF-Alta Velocitat, aquest servei és ofert per ADIF E.P.E., en endavant ADIF.
- III. Que ADIF disposa d'un Catàleg del Servei de Manipulació d'UTI, en endavant el Catàleg, que presenta els serveis que poden ser prestats per ADIF, directament o en règim de gestió indirecta, a les empreses ferroviàries que els demanin o a altres agents interessats en les operacions vinculades a aquest, recollint a més entre altres aspectes: tipus de serveis, condicions d'accés a la prestació del servei, condicions econòmiques (preus, facturació i pagament, etc.), etc.

IV. Aquest Catàleg s'actualitza i es publica al lloc web d'ADIF: www.adif.es.

IV. D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF, qualsevol client ha de signar un acord amb ADIF per a la prestació del servei de manipulació d'UTI ofert per ADIF.

V. Que [nom del client] _____ ha manifestat el seu interès a rebre el servei de manipulació d'UTI per part d'ADIF des de de 20 , de manera que ambdues entitats han acordat la celebració d'aquest Contracte, destinat a determinar les condicions de prestació del dit servei per ADIF a través de la Dirección de Servicios Logísticos, a favor de (nom del client). Aquest Contracte determina les condicions de prestació del servei esmentat de conformitat amb els preus privats aprovats pel Consell d'Administració d'ADIF, vigents en cada moment, i de conformitat amb el que assenyala el Catàleg. I en virtut d'això d'abans, els qui compareixen formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals.

Acorden

1. OBJETE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb els quals ADIF es compromet i obliga a prestar a [nom del client] _____, des de la data de la subscripció, el servei de manipulació d'UTI, així com la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, de conformitat amb el Catàleg vigent en cada moment.

2. ABAST DEL SERVEI

L'abast del servei de manipulació d'UTI es desenvolupa al Catàleg disponible al lloc d'ADIF, que recull la descripció i l'oferta comercial d'aquest servei prestat per ADIF.

3. ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SERVEI

El servei de manipulació d'UTI es presta a les Terminals de Transport de Mercaderies incloses al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF.

4. CONDICIONS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

Les condicions d'accés a la prestació del servei de manipulació d'UTI s'inclouen al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF, i destaquen, per una banda, entre altres condicions de caràcter general: les relatives a la prestació del servei, a la responsabilitat de les parts o a altres aspecte que estableix límit de responsabilitat davant diversos danys (retards del servei, danys al material rodant), la coordinació i la independència de les parts quant a aquesta prestació, altres que afecten la confidencialitat, la protecció de les dades i la transparència de gestió etc.; i, per altra banda, les condicions següents necessàries per a la prestació del servei al Client: la presentació de la sol·licitud de prestació pel Client, la resposta d'ADIF abans aquestes sol·licituds, el procediment de coordinació i criteris de prioritat objectius i no discriminatoris amb l'objectiu d'aconseguir un ús eficient de la capacitat disponible



5. CONDICIONS DE SEGURETAT EN LA PRESTACIÓ DELS SERVICIS

[Nom de client] s'ha d'assegurar que els procediments de gestió de la seguretat d'ADIF, com a prestador de serveis, són transmesos a l'Empresa Ferroviària amb què hagi contractat el servei de transport ferroviari, perquè aquesta pugui verificar que són compatibles amb els procediments de l'SGS de l'empresa ferroviària.

Un cop formalitzat aquest Contracte, el Client s'assegurarà que Adif i l'Empresa Ferroviària formalitzin i signin l'Annex I, moment a partir del qual es podran efectuar les sol·licituds de servei corresponents.

6. VIGÈNCIA I DURADA

Aquest contracte entrarà en vigor el ____ de _____ de 20__ i estarà vigent serà fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals, i pot ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de tres mesos.

S'entén que el Contracte es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comuniqui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

7. CONDICIONS ECONÒMIQUES

7.1. Preus del servei

Els preus privats a aplicar són els vigents en cada moment al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF.

Els preus indicats no inclouen l'I.V.A. que serà desglossat i separat en cadascuna de les factures, de conformitat amb el que preveu la seva Llei i el Reglament que la desenvolupa.

7.2. Facturació i pagament

La facturació dels serveis realitzats es realitzarà a mes vençut i el pagament s'haurà de fer dins dels 30 dies següents a la data d'emissió de la factura.

La manca de pagament en el termini establert comportarà la meritació dels interessos de demora corresponents de conformitat amb la normativa legal que sigui aplicable.

8. CAUSES DE RESOLUCIÓ

Poden ser causes de resolució d'aquest Contracte, a més de les expressament previstes en l'ordenament jurídic espanyol vigent, les següents:

- a. L'incompliment substancial de les obligacions de les parts, especialment la manca de pagament de les factures emeses durant la prestació del servei.
- b. La manca continuada de recursos per atendre els serveis contractats.
- c. La voluntat d'una de les parts, manifestada amb una antelació no inferior a sis mesos.

La resolució d'aquest Contracte implica que el Client no podrà contractar amb ADIF cap servei de manipulació d'UTI a les instal·lacions on aquesta entitat tingui la condició d'explotador d'aquests serveis.

9. CESSIÓ I SUBCONTRACTACIÓ

El Client no pot cedir a tercers cap dels drets o obligacions derivats del Contracte, sense el consentiment previ, per escrit, d'ADIF.

D'altra banda, ADIF no pot cedir a tercers cap dels drets o obligacions derivats del Contracte, sense el consentiment previ, per escrit, del Client.

En tot cas, ADIF pot contractar amb tercers els serveis a què està obligat per mitjà d'aquest Contracte sense necessitat de demanar el consentiment del client.

10. COMUNICACIÓ I INFORMACIÓ

Les comunicacions entre les parts les realitzaran els interlocutors, designats i identificats davant l'altra part pel Client i ADIF, per qualsevol mitjà que permeti acreditar-ne el contingut i la recepció, i seran vàlides a aquests efectes les comunicacions per correu electrònic, correu certificat o qualsevol mitjà habitual de comunicació que permeti comprovar la traçabilitat de les peticions i l'execució dels serveis.

En el cas que es produeixi un canvi de direcció o en la persona de contacte de qualsevol de les parts, aquest haurà de ser comunicat per escrit a l'altra part, indicant la nova adreça i la data a partir de la qual s'hi hauran d'adreçar les notificacions o comunicacions.

11. LEGISLACIÓ APLICABLE I JURISDICCIO

Els serveis objecte d'aquest Contracte es regiran i seran interpretats per la normativa del sector ferroviari, la resta de les lleis i Decrets que siguin aplicables en aquesta matèria no derogats i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis. Això sens perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquest efecte les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre, s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú d'ambdues parts.

12. RECONeixEMENT DE SIGNES

La totalitat dels folis que componen aquest Contracte han estat signats per garantir la seva autenticitat, pels representants de les dues empreses.

Així ho acorden i convenen, amb la finalitat del qual i per a la seva constància deguda, firmen tots els fulls d'aquest Contracte i els Annexos com a part integrant d'aquest per duplicat i a un sol efecte, en el lloc i la data de l'encapçalament.

PER [nombre de cliente]

PER L'ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

D.[nom representant client]

D.[nom representant ADIF]

ANNEX 1. MODEL DE CONDICIONS A COMPLIR RELATIVES A LA SEGURETAT OPERACIONAL ENTRE ADIF I EL CLIENT

MODELO DE CONDICIONES A CUMPLIR RELATIVAS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL

I. ADIF ha lliurat a [Nom de l'empresa ferroviària] els documents següents:

- Procediment ADIF-PE-404-001-004-SA-511 "Gestió de la seguretat a les instal·lacions de servei ferroviari relacionades amb el transport de mercaderies, explotades per Adif".
- Instrucció tècnica ADIF-IT-404-001-007-SA-511 defineix la manera com es realitzaran les activitats contractades, els mitjans requerits per a l'execució d'aquestes, la normativa tècnica que serveix de referència, el personal que executa i supervisa les activitats, els requisits que s'exigeixen al personal que realitza les activitats i la documentació que es genera per evidenciar-ne l'execució correcta.

II. [Nom de l'empresa ferroviària] declara que és coneixedora d'aquests documents, així com dels riscos i de les mesures preventives detectats que apareixen a l'annex 2 de la Instrucció tècnica indicada, que els ha rebut i que són compatibles amb els seus procediments operatius si en tingués. De la mateixa manera, [Nom de l'empresa ferroviària] (si és el cas) ha fet entrega de la relació de riscos associats a les activitats objecte d'aquest contracte, així com dels corresponents mesures de mitigació.

III. [Nom de l'empresa ferroviària] ha fet entrega a ADIF dels documents següents relacionats amb la prestació dels serveis sol·licitats:

- Llistat de les instal·lacions i la seva ubicació, en què Adif presta o prestarà serveis a l'Empresa Ferroviària.
- Procediments del seu SGS aplicables a la prestació del servei (si és el cas, i previ acord amb ADIF). *
- Objectius i indicadors propis de l'empresa ferroviària responsable del servei de transport, així com els procediments aplicables per al seu seguiment (si és el cas, i previ acord amb ADIF). *
- Altres documents lliurats i el seu àmbit d'aplicació com a prestador dels serveis per part d'ADIF.

ADIF es compromet a complir-los en allò que sigui aplicable a les activitats contractades i en l'àmbit de responsabilitat d'ADIF. En qualsevol cas, la responsabilitat última sobre els serveis executats sempre serà de [Nom de l'empresa ferroviària] com a Empresa Ferroviària.

ADIF i [Nom de l'empresa ferroviària] han establert els canals de comunicació següents per a l'intercanvi de la informació referida al compliment de les condicions de seguretat durant les operacions i la relativa a la gestió de riscos detectats durant l'activitat, que es comprometen a mantenir al llarg de la durada del contracte.



- [Informació operativa]
- [Informació administrativa]
- [Informació de seguretat operacional]

Per parte de ADIF:

Nom:

Càrrec:

Adreça:

Adreça electrònica:

Por parte de [Nombre de la empresa ferroviaria]:

Nom:

Càrrec:

Adreça:

Adreça electrònica:

IV. [Nom de l'empresa ferroviària] especifica a ADIF les següents obligacions de vigilància i control envers les activitats contractades.

- Les que disposa el SSGSC d'ADIF..
 - [llistar si n'hi ha alguna d'específica]

V. [Nom de l'empresa ferroviària] autoritza expressament que ADIF faci les accions de supervisió i vigilància següents de les mesures de control de riscos de les operacions contractades.

- Les que disposa el SSGSC d'ADIF.

[llistar si n'hi ha alguna d'específica]

Per [Nom de l'empresa ferroviària]

D. ____

Per ADIF

D. ____

**** S'emplena per a aquell contracte per a la prestació del servei de manipulació d'UTI per ADIF que se signi amb un client diferent d'empresa ferroviària.**

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI, SB-4, DE MANIOBRES I ALTRES OPERACIONS DEL TREN: (EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Madrid, __ de _____ de 20XX

Reunits:

D'una banda, el Sr. _____, amb DNI _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de _____, en endavant [nom de l'empresa ferroviària] o Client, amb domicili social al c/ _____ núm. _____ CP _____ (Localitat) i NIF _____, en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Il·lustre Notari de _____, Sr. _____, el _____ de _____ de _____, sota el número _____ del seu Protocol.

I d'una altra, Sr. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en endavant ADIF, amb domicili al carrer Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, amb NIF Q-2801660-H, regulada pel que estableix el seu estatut aprovat pel Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre de 2004, a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, a les normes de desenvolupament de totes dues, a la Llei 38/2015 del sector ferroviari, de 29 de setembre, a la legislació pressupostària i altres normes que li siguin aplicables.

Les parts es reconeixen recíprocament la capacitat legal suficient i necessària per atorgar aquest Contracte.

ANTECEDENTS

- I. De conformitat amb l'article 22 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari (LSF), l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, dins l'àmbit de la competència estatal, a una o a diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que, entre les seves competències, de conformitat amb l'article 23.1.i), de la LSF precitada, inclou la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei de maniobres i altres operacions del tren.
- II. De conformitat amb el Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, l'Ordre PRE/2443/2013, de 27 de desembre, per la qual es determinen els actius i els passius de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad i les Declaracions sobre la Xarxa d'ADIF i d'ADIF-Alta Velocitat, aquest servei és ofert per ADIF E.P.E., en endavant ADIF.
- III. Que ADIF disposa d'un Catàleg del Servei de maniobres i altres operacions del tren, en endavant el Catàleg, que presenta els serveis que poden ser prestats per ADIF, directament o en règim de gestió indirecta, a les empreses ferroviàries que els demanin o a altres agents interessats en les operacions vinculades a aquest, recollint a més entre altres aspectes: tipus de serveis, condicions d'accés a la prestació del servei, condicions econòmiques (preus, facturació i pagament, etc.), etc.

Aquest Catàleg s'actualitza i es publica al lloc web d'ADIF: www.adif.es.

- IV. D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF, qualsevol client ha de signar un acord amb ADIF per a la prestació del servei de maniobres i altres operacions del tren ofert per ADIF.
- V. Que [nom de l'empresa ferroviària] _____ ha manifestat el seu interès per rebre el servei de maniobres i altres operacions del tren per part d'ADIF des de _____ de 20____, per la qual cosa ambdues entitats han acordat la celebració d'aquest Contracte, destinat a determinar les condicions de prestació del servei esmentat per ADIF, a través de la Direcció de Servicios Logísticos, a favor de (nom d'empresa ferroviària). Aquest Contracte determina les condicions de prestació del servei esmentat de conformitat amb els preus privats aprovats pel Consell d'Administració d'ADIF, vigents en cada moment, i de conformitat amb el que assenyala el Catàleg. I en virtut d'això d'abans, els qui compareixen formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals

Acuerdan

1. OBJECTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions de conformitat amb els quals ADIF es compromet i obliga a prestar [nom de l'empresa ferroviària] _____, des de la data de la subscripció, el servei de maniobres i altres operacions sobre el tren, així com la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, de conformitat amb el Catàleg vigent en cada moment.

2. ABAST DEL SERVEI

L'abast del servei de maniobres i altres operacions del tren es desenvolupa al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF, que recull la descripció i oferta comercial de serveis de maniobres i operacions del tren prestat per Adif.

3. ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SERVEI

El servei de maniobres i altres operacions del tren es presta a les Terminals de Transport de Mercaderies incloses al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF.

4. CONDICIONS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

Les condicions d'accés a la prestació del servei de maniobres i altres operacions del tren s'inclouen al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF, i destaquen, per una banda, entre altres condicions de caràcter general: les relatives a la prestació del servei, a la responsabilitat de les parts o a altres aspecte que estableix límit de responsabilitat davant diversos danys (retards del servei, danys al material rodant), la coordinació i la independència de les parts quant a aquesta prestació, altres que afecten la confidencialitat, la protecció de les dades i la transparència de gestió etc.; i, per altra banda, les condicions següents necessàries per a la prestació del servei al Client: la presentació de la sol·licitud de prestació pel Client, la resposta d'ADIF abans aquestes sol·licituds, el procediment de coordinació i criteris de prioritat objectius i no discriminatoris amb l'objectiu d'aconseguir un ús eficient de la capacitat disponible

5. CONDICIONS DE SEGURETAT EN LA PRESTACIÓ DELS SERVICIS

Un cop formalitzat aquest Contracte, ambdues parts es comprometen a formalitzar i signar l'Annex I, moment a partir del qual es podran efectuar les corresponents sol·licituds de servei.

6. VIGÈNCIA I DURADA

Aquest contracte entrarà en vigor el de 20 i estarà vigent serà fins al (un any) , amb pròrrogues tàcites per períodes anuals, i pot ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de tres mesos.

S'entén que el Contracte es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comuniqui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

7. CONDICIONS ECONÒMIQUES

7.1. Preus del servei

Els preus privats a aplicar són els vigents en cada moment al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF.

Els preus indicats no inclouen el I.V.A. que serà desglossat i separat en cadascuna de les factures, de conformitat amb el que preveu la seva Llei i el Reglament que la desenvolupa.

7.2. Facturació i pagament

La facturació dels serveis realitzats es realitzarà a mes vençut i el pagament s'haurà de fer dins dels 30 dies següents a la data d'emissió de la factura.

La manca de pagament en el termini establert comportarà la meritació dels interessos de demora corresponents de conformitat amb la normativa legal que sigui aplicable.

8. CAUSES DE RESOLUCIÓ

Poden ser causes de resolució d'aquest Contracte, a més de les expressament previstes en l'ordenament jurídic espanyol vigent, les següents:

- a) L'incompliment substancial de les obligacions de les parts, especialment la manca de pagament de les factures emeses durant la prestació del servei.
- b) La manca continuada de recursos per atendre els serveis contractats.
- c) La voluntat d'una de les parts, manifestada amb una antelació no inferior a sis mesos.

La resolució d'aquest Contracte implica que el Client no podrà contractar amb ADIF cap servei de manipulació de maniobra a les instal·lacions en què aquesta entitat tingui la condició d'explotador d'aquests serveis.

9. CESSIÓ I SUBCONTRACTACIÓ

El Client no pot cedir a tercers cap dels drets o obligacions derivats del Contracte, sense el consentiment previ, per escrit, d'ADIF.

D'altra banda, ADIF no pot cedir a tercers cap dels drets o obligacions derivats del Contracte, sense el consentiment previ, per escrit, del Client.

En tot cas, ADIF pot contractar amb tercers els serveis a què està obligat per mitjà d'aquest Contracte sense necessitat de demanar el consentiment del client.

10. COMUNICACIÓ I INFORMACIÓ

Les comunicacions entre les parts les realitzaran els interlocutors, designats i identificats davant l'altra part pel Client i ADIF, per qualsevol mitjà que permeti acreditar-ne el contingut i la recepció, i seran vàlides a aquests efectes les comunicacions per correu electrònic, correu certificat o qualsevol mitjà habitual de comunicació que permeti comprovar la traçabilitat de les peticions i l'execució dels serveis.

En el cas que es produeixi un canvi de direcció o en la persona de contacte de qualsevol de les parts, aquest haurà de ser comunicat per escrit a l'altra part, indicant la nova adreça i la data a partir de la qual s'hi hauran d'adreçar les notificacions o comunicacions

11. LEGISLACIÓ APLICABLE I JURISDICCIÓ

Els serveis objecte d'aquest Contracte es regiran i seran interpretats per la normativa del sector ferroviari, la resta de les lleis i Decrets que siguin aplicables en aquesta matèria no derogats i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis. Això sens perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquest efecte les parts se sotmetran a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre, i s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú d'ambdues parts.

12. RECONeixEMENT DE SIGNES

La totalitat dels folis que componen aquest Contracte han estat signats per garantir la seva autenticitat, pels representants de les dues empreses.

Així ho acorden i convenen, amb la finalitat del qual i per a la seva constància deguda, firmen tots els fulls d'aquest Contracte i els Annexos com a part integrant d'aquest per duplicat

i a un sol efecte, en el lloc i la data de l'encapçalament.



Per [nom de l'empresa ferroviària]

Per ADIF

D. [nom representant empresa ferroviària]

D. [nom representant ADIF]

ANNEX 1. MODEL DE CONDICIONS A COMPLIR RELATIVES A LA SEGURETAT OPERACIONAL ENTRE ADIF I EL CLIENT

MODEL DE CONDICIONS A COMPLIR RELATIVES A LA SEGURETAT OPERACIONAL

- I. ADIF ha lliurat a [Nom de l'empresa ferroviària] els documents següents:
 - o Procediment ADIF-PE-404-001-004-SA-511 "Gestió de la seguretat a les Instal·lacions de servei ferroviari relacionades amb el transport de mercaderies, explotades per Adif"
 - o Instruccions tècniques que es relacionen a continuació, les quals defineixen la manera com es realitzaran les activitats contractades, els mitjans requerits per a la seva execució, la normativa tècnica que serveix de referència, el personal que executa i supervisa les activitats, els requisits que s'exigeixen al personal que fa les activitats i la documentació que es genera per evidenciar-ne l'execució correcta.
 - ADIF-IT-404-001-002-SA-511 "Prestació del servei d'operacions al tren: col·locació i retirada de senyals de cua"
 - ADIF-IT-404-001-003-SA-511 "Prestació del servei d'operacions al tren: col·laboració en la realització de proves de frenada"
 - ADIF-IT-404-001-004-SA-511 "Prestació del servei d'operacions de maniobres"
 - ADIF-IT-404-001-005-SA-511 "Prestació del servei d'operacions al tren: assistència a la immobilització del material"
 - ADIF-IT-404-001-006-SA-511 "Prestació del servei d'operacions al tren: enganxament i desenganxament de vehicles ferroviaris"
- II. [Nom de l'empresa ferroviària] declara que és coneixedora d'aquests documents, així com dels riscos i mesures preventives detectats que apareixen a l'annex 2 de cadascuna de les instruccions tècniques indicades i que els ha rebut i que són compatibles amb el seu Sistema de Gestió de Seguretat. De la mateixa manera, [Nom de l'empresa ferroviària] (si és el cas) ha fet entrega de la relació de riscos associats a les activitats objecte d'aquest contracte, així com dels corresponents mesures de mitigació.
- III. [Nom de l'empresa ferroviària] ha fet entrega a ADIF dels documents següents relacionats amb la prestació dels serveis sol·licitats:
 - Llistat de les instal·lacions i la seva ubicació, en què Adif presta o prestarà serveis a l'Empresa Ferroviària.
 - Procediments del seu SGS aplicables a la prestació del servei (si és el cas, i previ acord amb ADIF). *
 - Objectius i indicadors propis de l'empresa ferroviària responsable del servei de transport, així com els procediments aplicables per al seu seguiment (si és el cas, i previ acord amb ADIF). *
 - Altres documents lliurats i el seu àmbit d'aplicació com a prestador dels serveis per part d'ADIF.

ADIF es compromet a complir-los en allò que sigui aplicable a les activitats contractades i en l'àmbit de responsabilitat d'ADIF. En qualsevol cas, la responsabilitat última sobre els serveis executats sempre serà de [Nom de l'empresa ferroviària] com a Empresa Ferroviària.

ADIF i [Nom de l'empresa ferroviària] han establert els canals de comunicació següents per a l'intercanvi de la informació referida al compliment de les condicions de seguretat durant les operacions i la relativa a la gestió de riscos detectats durant l'activitat, que es comprometen a mantenir al llarg de la durada del contracte.

- [Informació operativa]
- [Informació administrativa]
- [Informació deseguretat operacional]

Per parte de ADIF:

Nom:

Càrrec:

Adreça:

Adreça electrònic:

Per part de [Nom de l'empresa ferroviària]:

Nom:

Càrrec:

Adreça:

Adreça electrònic:

IV. [Nom de l'empresa ferroviària] especifica a ADIF les següents obligacions de vigilància i control envers les activitats contractades.

- Les que disposa el SSGSC d'ADIF..
- [l·listar si n'hi ha alguna d'específica]

V. [Nom de l'empresa ferroviària] autoritza expressament que ADIF faci les accions de supervisió i vigilància següents de les mesures de control de riscos de les operacions contractades.

- Les que disposa el SSGSC d'ADIF.
- [l·listar si n'hi ha alguna d'específica]

Per [Nom de l'empresa ferroviària] Per ADIF

D. _____

D. _____

***S'emplena per al contracte per a la prestació del servei de maniobres i altres operacions del tren per ADIF que se signi amb un client diferent d'empresa ferroviària.*

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI, **SB-4**, DE MANIOBRES I ALTRES OPERACIONS DEL TREN: (CLIENT DIFERENT D'E.F.), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Madrid, __ de _____ de 20XX

Reunits:

D'una banda, el Sr. _____, amb DNI _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de _____, en endavant [nom del client] o Client, amb domicili social al c/ _____ núm ____ CP _____ (Localitat) _____ i NIF _____, en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Il·lustre Notari de _____, Sr. _____, el ____ de _____ de _____, sota el número _____ del seu Protocol.

I d'una altra, Sr. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en endavant ADIF, amb domicili al carrer Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, amb NIF Q-2801660-H, regulada pel que estableix el seu estatut aprovat pel Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre de 2004, a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, a les normes de desenvolupament de totes dues, a la Llei 38/2015 del sector ferroviari, de 29 de setembre, a la legislació pressupostària i altres normes que li siguin aplicables.

Les parts es reconeixen recíprocament la capacitat legal suficient i necessària per atorgar aquest Contracte.

ANTECEDENTS

- I. De conformitat amb l'article 22 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari (LSF), l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, dins l'àmbit de la competència estatal, a una o a diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que, entre les seves competències, de conformitat amb l'article 23.1.i), de la LSF precitada, inclou la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei de maniobres i altres operacions del tren.
- II. De conformitat amb el Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, l'Ordre PRE/2443/2013, de 27 de desembre, per la qual es determinen els actius i els passius de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad i les Declaracions sobre la Xarxa d'ADIF i d'ADIF-Alta Velocitat, aquest servei és ofert per ADIF E.P.E., en endavant ADIF.
- III. Que ADIF disposa d'un Catàleg del Servei de maniobres i altres operacions del tren, en endavant el Catàleg, que presenta els serveis que poden ser prestats per ADIF, directament o en règim de gestió indirecta, a les empreses ferroviàries que els demanin o a altres agents interessats en les operacions vinculades a aquest, recollint a més entre altres aspectes: tipus de serveis, condicions d'accés a la prestació del servei, condicions econòmiques (preus, facturació i pagament, etc.), etc.

Aquest Catàleg s'actualitza i es publica al lloc web d'ADIF: www.adif.es.

- IV. D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF, qualsevol client ha de signar un acord amb ADIF per a la prestació del servei de maniobres i altres operacions del tren ofert per ADIF.
- V. Que [nom del client] _____ ha manifestat el seu interès a rebre el servei de maniobres i d'altres operacions del tren per part d'ADIF des de ____ de _____ 20__, per la qual cosa ambdues entitats han acordat la celebració d'aquest Contracte, destinat a determinar les condicions de prestació del dit servei per ADIF, a través de la Direcció de Serveis Logístics, a favor de [nom de client]. Aquest Contracte determina les condicions de prestació del servei esmentat d'acord amb els preus privats aprovats pel Consell d'Administració d'ADIF, vigents en cada moment, i d'acord amb el que assenyalava el Catàleg. I en virtut d'això d'abans, els qui compareixen formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals

Acorden

1. OBJECTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb els quals ADIF es compromet i obliga a prestar [nom del client] _____, des de la data de la subscripció, el servei de maniobres i altres operacions del tren, així com la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, de conformitat amb el Catàleg vigent en cada moment.

2. ABAST DEL SERVEI

L'abast del servei de maniobres i altres operacions del tren es desenvolupa al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF, que recull la descripció i oferta comercial de serveis de maniobres i operacions del tren prestat per ADIF.

3. ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SERVEI

El servei de maniobres i altres operacions del tren es presta a les Terminals de Transport de Mercaderies incloses al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF.

4. CONDICIONS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

Les condicions d'accés a la prestació del servei de maniobres i altres operacions del tren s'inclouen al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF, i destaquen, per una banda, entre altres condicions de caràcter general: les relatives a la prestació del servei, a la responsabilitat de les parts o a altres aspecte que estableix límit de responsabilitat davant diversos danys (retards del servei, danys al material rodant), la coordinació i la independència de les parts quant a aquesta prestació, altres que afecten la confidencialitat, la protecció de les dades i la transparència de gestió etc.; i, per altra banda, les condicions següents necessàries per a la prestació del servei al Client: la presentació de la sol·licitud de prestació pel Client, la resposta d'ADIF abans aquestes sol·licituds, el procediment de coordinació i criteris de prioritat objectius i no discriminatoris amb l'objectiu d'aconseguir un ús eficient de la capacitat disponible

5. CONDICIONS DE SEGURETAT EN LA PRESTACIÓ DELS SERVICIS

[Nom de client] s'ha d'assegurar que els procediments de gestió de la seguretat d'ADIF, com a prestador de serveis, són transmesos a l'Empresa Ferroviària amb què hagi contractat el servei de transport ferroviari, perquè aquesta pugui verificar que són compatibles amb els procediments de l'SGS de l'empresa ferroviària.

Un cop formalitzat aquest Contracte, el client s'assegurarà que Adif i l'Empresa Ferroviària formalitzin i signin l'Annex I, moment a partir del qual es podran efectuar les sol·licituds de servei corresponents.

6. VIGÈNCIA I DURADA

Aquest contracte entrarà en vigor el ____ de _____ de 20 ____ i estarà vigent fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals, i pot ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de tres mesos.

S'entén que el Contracte es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comuniqui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

7. CONDICIONS ECONÒMIQUES

7.1. Preus del servei

Els preus privats a aplicar són els vigents en cada moment al Catàleg disponible al lloc web d'ADIF.

Els preus indicats no inclouen l'I.V.A. que serà desglossat i separat en cadascuna de les factures, de conformitat amb el que preveu la seva Llei i el Reglament que la desenvolupa.

7.2. Facturació i pagament

La facturació dels serveis realitzats es realitzarà a mes vençut i el pagament s'haurà de fer dins dels 30 dies següents a la data d'emissió de la factura.

La manca de pagament en el termini establert comportarà la meritació dels interessos de demora corresponents de conformitat amb la normativa legal que sigui aplicable.

8. CAUSES DE RESOLUCIÓ

Poden ser causes de resolució d'aquest Contracte, a més de les expressament previstes en l'ordenament jurídic espanyol vigent, les següents:

- a. L'incompliment substancial de les obligacions de les parts, especialment la manca de pagament de les factures emeses durant la prestació del servei.
- b. La manca continuada de recursos per atendre els serveis contractats.
- c. La voluntat d'una de les parts, manifestada amb una antelació no inferior a sis mesos.

La resolució d'aquest Contracte implica que el Client no podrà contractar amb ADIF cap servei de manipulació de maniobra a les instal·lacions en què aquesta entitat tingui la condició d'explotador d'aquests serveis.



9. CESSIÓ I SUBCONTRACTACIÓ

El Client no pot cedir a tercers cap dels drets o obligacions derivats del Contracte, sense el consentiment previ, per escrit, d'ADIF.

D'altra banda, ADIF no pot cedir a tercers cap dels drets o obligacions derivats del Contracte, sense el consentiment previ, per escrit, del Client.

En tot cas, ADIF pot contractar amb tercers els serveis a què està obligat per mitjà d'aquest Contracte sense necessitat de demanar el consentiment del client.

10. COMUNICACIÓ I INFORMACIÓ

Les comunicacions entre les parts les realitzaran els interlocutors, designats i identificats davant l'altra part pel Client i ADIF, per qualsevol mitjà que permeti acreditar-ne el contingut i la recepció, i seran vàlides a aquests efectes les comunicacions per correu electrònic, correu certificat o qualsevol mitjà habitual de comunicació que permeti comprovar la traçabilitat de les peticions i l'execució dels serveis.

En cas que es produeixi un canvi de direcció o en la persona de contacte de qualsevol de les parts, aquest haurà de ser comunicat per escrit a l'altra part, i s'indicarà la nova adreça i la data a partir de la qual s'hi han d'adreçar les notificacions o comunicacions.

11. LEGISLACIÓ APLICABLE I JURISDICCIO

Els serveis objecte d'aquest Contracte es regiran i seran interpretats per la normativa del sector ferroviari, la resta de les lleis i Decrets que siguin aplicables en aquesta matèria no derogats i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis. Això sens perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquest efecte les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre, s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú d'ambdues parts.

12. RECONeixEMENT DE SIGNES

La totalitat dels folis que componen aquest Contracte han estat signats per garantir la seva autenticitat, pels representants de les dues empreses.

Així ho acorden i convenen, amb la finalitat del qual i per a la seva constància deguda, firmen tots els fulls d'aquest Contracte i els Annexos com a part integrant d'aquest per duplicat

i a un sol efecte, en el lloc i la data de l'encapçalament.

Per [nom de client]

D. [nom representant client]

PER L'ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

D. [nom representant ADIF]

ANNEX 1. MODEL DE CONDICIONS A COMPLIR RELATIVES A LA SEGURETAT OPERACIONAL ENTRE ADIF I EL CLIENT

MODEL DE CONDICIONS A COMPLIR RELATIVES A LA SEGURETAT OPERACIONAL

- I. ADIF ha lliurat a [Nom de l'empresa ferroviària] els documents següents:
 - Procediment ADIF-PE-404-001-004-SA-511 "Gestió de la seguretat a les Instal·lacions de servei ferroviari relacionades amb el transport de mercaderies, explotades per Adif"
 - Instruccions tècniques que es relacionen a continuació, les quals defineixen la manera com es realitzaran les activitats contractades, els mitjans requerits per a la seva execució, la normativa tècnica que serveix de referència, el personal que executa i supervisa les activitats, els requisits que s'exigeixen al personal que fa les activitats i la documentació que es genera per evidenciar-ne l'execució correcta.
 - ADIF-IT-404-001-002-SA-511 "Prestació del servei d'operacions al tren: col·locació i retirada de senyals de cua"
 - ADIF-IT-404-001-003-SA-511 "Prestació del servei d'operacions al tren: col·laboració en la realització de proves de frenada"
 - ADIF-IT-404-001-004-SA-511 "Prestació del servei d'operacions de maniobres"
 - ADIF-IT-404-001-005-SA-511 "Prestació del servei d'operacions al tren: assistència a la immobilització del material"
 - ADIF-IT-404-001-006-SA-511 "Prestació del servei d'operacions al tren: enganxament i desenganxament de vehicles ferroviaris"
- II. [Nom de l'empresa ferroviària] declara que és coneixedora d'aquests documents, així com dels riscos i mesures preventives detectats que apareixen a l'annex 2 de cadascuna de les instruccions tècniques indicades i que els ha rebut i que són compatibles amb el seu Sistema de Gestió de Seguretat. De la mateixa manera, [Nom de l'empresa ferroviària] (si és el cas) ha fet entrega de la relació de riscos associats a les activitats objecte d'aquest contracte, així com dels corresponents mesures de mitigació.
- III. [Nom de l'empresa ferroviària] ha fet entrega a ADIF dels documents següents relacionats amb la prestació dels serveis sol·licitats:
 - Llistat de les instal·lacions i la seva ubicació, en què Adif presta o prestarà serveis a l'Empresa Ferroviària.
 - Procediments del seu SGS aplicables a la prestació del servei (si és el cas, i previ acord amb ADIF). *
 - Objectius i indicadors propis de l'empresa ferroviària responsable del servei de transport, així com els procediments aplicables per al seu seguiment (si és el cas, i previ acord amb ADIF). *
 - Altres documents lliurats i el seu àmbit d'aplicació com a prestador dels serveis per part d'ADIF.

ADIF es compromet a complir-los en allò que sigui aplicable a les activitats contractades i en l'àmbit de responsabilitat d'ADIF. En qualsevol cas, la responsabilitat última sobre els serveis executats sempre serà de [Nom de l'empresa ferroviària] com a Empresa Ferroviària.

ADIF i [Nom de l'empresa ferroviària] han establert els canals de comunicació següents per a l'intercanvi de la informació referida al compliment de les condicions de seguretat durant les operacions i la relativa a la gestió de riscos detectats durant l'activitat, que es comprometen a mantenir al llarg de la durada del contracte.

- [Informació operativa]
- [Informació administrativa]
- [Informació de seguretat operacional]

Per part d'ADIF:

Nom:

Càrrec:

Adreça:

Adreça electrònica:

Per part de [Nom de l'empresa ferroviària]:

Nom:

Càrrec:

Adreça:

Adreça electrònica:

IV. [Nom de l'empresa ferroviària] especifica a ADIF les següents obligacions de vigilància i control envers les activitats contractades.

- Les que disposa el SSGSC d'ADIF.

[l·listar si n'hi ha alguna d'específica]

V. [Nom de l'empresa ferroviària] autoritza expressament que ADIF faci les accions de supervisió i vigilància següents de les mesures de control de riscos de les operacions contractades.

- Les que disposa el SSGSC d'ADIF.

[l·listar si n'hi ha alguna d'específica]

Per [Nom de l'empresa ferroviària]

Per ADIF

Sr. _____

Sr. _____

*** S'emplena per al contracte per a la prestació del servei de maniobres i altres operacions del tren per ADIF que se signi amb un client diferent d'empresa ferroviària.*

ACORD MARC PER A LA RESERVA DE CAPACITAT

Madrid, __ de ____ de 20XX

Reunits:

D'una banda, [NOM] _____, [CÀRREC] _____, en nom i representació d'ADIF amb CIF: Q2801660H i domicili social a Madrid al Carrer Sor Ángela de la Cruz, 3 - 28020 Madrid.

I d'una altra, [NOM] _____, [CÀRREC] _____, amb DNI _____ en nom i representació de l'empresa ferroviària o candidat _____ NIF: _____ amb domicili social a _____, segons poder atorgat davant del notari de _____ [NOM] _____, amb data _____

Ambdues parts es reconeixen competència i capacitat, respectivament, per formalitzar aquest Acord Marc.

Exposen:

a) L'administrador d'infraestructures ferroviàries té la potestat, d'acord amb l'article 38, apartat 3 de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari, de celebrar amb els candidats acords marc per a la reserva de capacitat en què s'especificaran les característiques de capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat per una durada superior a un període de vigència de l'horari de servei.

La subscripció d'acords marc aporta transparència, objectivitat i no-discriminació al sistema ferroviari, així com un ús efectiu de la capacitat disponible. D'aquesta manera, es garanteix que els projectes de transport dels candidats tinguin seguretat jurídica de disponibilitat de capacitat en el temps, d'acord amb les expectatives comercials legítimes i amb les inversions que hagin realitzat

b) En virtut d'això, el candidat ha sol·licitat a l'administrador d'infraestructures ferroviàries amb data // , la celebració d'un acord marc per a la reserva de capacitat.

c) Com a justificació a la seva petició, el candidat adjunta la documentació següent:

Acords comercials

Pla de Negoci

Material rodant

Documentació acreditativa del compliment dels requisits que estableix l'article 58 de la LSF

En virtut de tot això, s'ha acordat:

CLÀUSULA 1 – OBJECTE

1) Aquest acord marc estableix els drets i les obligacions mútues del candidat i de l'administrador d'infraestructures ferroviàries en relació amb el procés de sol·licitud de capacitat oferta en les seves línies per al servei de transport sol·licitat.

- 2) Aquests serveis han de circular per les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) gestionades per l'administrador d'infraestructures ferroviàries i han de donar lloc al pagament dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries corresponents..

CLÀUSULA 2A - COMPROMISOS DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

- 1) L'administrador d'infraestructures ferroviàries es compromet a oferir al candidat, per a cada horari de servei programat durant la vigència d'aquest acord marc, la capacitat que es descriu a l'Annex 3 d'aquest acord marc, amb un marge anual del 10% per a possibles ajustos a la programació de l'administrador.
A aquest efecte, l'administrador d'infraestructures ferroviàries adjudicarà anualment la capacitat corresponent, d'acord amb les peticions del candidat realitzades per a cada horari de servei i amb el marge al qual s'ha fet referència al paràgraf anterior, amb els procediments i les vies habituals, descrits a la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment.
- 2) L'administrador d'infraestructures ferroviàries garanteix la tramitació de les sol·licituds d'acord amb criteris objectius i no discriminatoris, i en els terminis necessaris per a la seva entrada en explotació. Així mateix, tindrà en compte els acords marc ja signats, de manera que es garanteixin els drets legítims dels candidats i l'explotació eficaç de les infraestructures ferroviàries.
- 3) En cas d'incompliment dels compromisos de reserva de capacitat recollits a l'Annex 3, amb el marge anual anteriorment indicat, per causes estrictament imputables a la gestió de l'administrador d'infraestructures, aquest indemnitzarà amb un import equivalent als costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant), en què hagi incorregut efectivament el candidat i estiguin degudament justificats.
- 4) Aquesta capacitat oferta mitjançant aquest acord marc tindrà en compte:
 - a) L'estat i les evolucions conegudes de la infraestructura a la data de celebració d'aquest acord marc, tal com s'especifica a l'Annex 1.
 - b) La planificació dels treballs de manteniment i inversió a les línies de la xarxa, com s'especifica a l'Annex 1.
 - c) Les característiques i prestacions tècniques dels trens, segons el comunicat pel candidat i descrit a l'Annex 2.
 - d) L'existència de línies especialitzades.
 - e) L'existència d'una infraestructura congestionada, si és el cas.
 - f) Les necessitats de capacitat dels corredors internacionals de mercaderies.
 - g) Les prioritats del transport de viatgers i de mercaderies, així com les inversions de l'Estat i entitats públiques o privades.

D'acord amb l'article 38, apartat 4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, aquest acord marc no impedeix la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per altres serveis.

CLÀUSULA 3A – COMPROMISOS DEL CANDIDAT

- 1) El candidat es compromet a sol·licitar capacitat per a cada horari de servei, d'acord amb el calendari i els terminis establerts en la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment, en els termes recollits en aquest acord marc, vegeu Annex 4.

El material rodant utilitzat pel sol·licitant ha de respectar les característiques (material, velocitat màxima, parades, estacionaments, etc.), descrits a l'Annex 2 durant tota la vigència d'aquest acord marc. Qualsevol canvi en aquestes característiques ha de ser sol·licitat prèviament i acceptat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

- 2) El candidat es compromet a sol·licitar la capacitat d'infraestructura acordada i descrita a l'Annex 3, i es preveu un marge de reducció anual de fins al 10% per a possibles ajustos a la programació.
- 3) Sense perjudici del que disposa la clàusula 8a d'aquest document i, llevat dels casos previstos en la clàusula 4a, de conformitat amb el que disposa l'article 13 del REGLAMENT D'EXECUCIÓ (UE) 2016/545 DE LA COMISSIÓ, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària, en el cas que el candidat no sol·liciti la capacitat acordada per al següent horari de servei, d'acord amb el calendari i els terminis establerts en la Declaració sobre la Xarxa, l'administrador d'infraestructures el penalitzarà amb els costos, les pèrdues directes i despeses (inclòs el lucre cessant), en què hagi incorregut efectivament l'administrador d'infraestructures ferroviàries. El que disposa el paràgraf anterior no és aplicable a els supòsits expressament previstos al Reglament d'Execució UE2016/545 de la Comissió o aquell que el substitueixi.

Per garantir la compensació establerta al paràgraf anterior, i de conformitat amb el que estableix el Reglament d'Execució (UE) 2015/10 de la Comissió, de 6 de gener de 2015, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot exigir la constitució de Garantia Financera, que haurà de constituir abans de la signatura d'aquest document. El justificant de la garantia esmentada, si és el cas, s'adjunta com a Annex.

Si el candidat no compleix els compromisos de trànsit establerts en aquest acord marc durant més d'un mes, i no hagués abonat la penalització corresponent, l'administrador d'infraestructures pot executar la garantia financera a què s'ha fet referència al paràgraf anterior.

- 4) El candidat serà igualment responsable subsidiari de les responsabilitats en què incorri l'empresa ferroviària que presta els seus serveis.
- 5) L'administrador d'infraestructures no sol·licitarà el pagament de la compensació en els casos següents:
 - a) Quan l'acord hagi estat modificat o anul·lat per causes alienes a la voluntat del candidat i que hagin estat comunicades sense demora a l'administrador d'infraestructures;
 - b) Cuando el candidato haya visto denegada una solicitud complementaria de capacidad marco de la que dependía la viabilidad del servicio ferroviario previsto;
 - c) Cuando el administrador de infraestructuras haya podido readjudicar los surcos y la capacidad marco de tal forma que las pérdidas derivadas de la modificación o rescisión del acuerdo marco ya estén cubiertas.

CLÀUSULA 4A - EXCEPCIONS ALS COMPROMISOS DE LES PARTS

- 1) Els compromisos expressats a les clàusules 2a i 3a no són aplicables quan concorrin les circumstàncies següents:
 - a. Situacions de força major, definides com qualsevol esdeveniment que no és imputable a una part de l'acord marc i que no es puguin preveure i evitar, tals com els següents esdeveniments:
 - Actes delictius, terroristes o de guerra (declarada o no), l'amenaça de guerra, revolució, revolta, insurrecció, commoció civil o sabotatge.
 - Actes de vandalisme.

- Desastres o fenòmens naturals, incloses les condicions meteorològiques extremes o condicions ambientals (com ara, però no limitats a: llamps, terratrèmols, huracans, tempestes, incendis, inundacions, sequeres o acumulació de neu o gel).
- Contaminacions nuclears, químiques o biològiques.
- Ones de pressió causades per dispositius que viatgen a velocitats supersòniques.
- Descobriment de fòssils, antiguitats o bombes sense explotar.
- I, quan siguin reconegudes per la llei o els tribunals i en les seves condicions, vagues o accions similars. Qualsevol altra que sigui considerada de força major per la legislació vigent.

b) La decisió d'una autoritat pública que té un impacte en l'assignació de les capacitats i els solcs, per exemple, l'aplicació de les normes de prioritat o sol·licituds prèvies per a les necessitats de defensa o de seguretat civil.

- 2)** Quan un servei previst en aquest acord marc no es pugui prestar per causa d'incidències a la xarxa ferroviària, ja siguin originades pels administradors d'infraestructures ferroviàries, pel candidat, per terceres parts i/o aliens, els drets del candidat o de els administradors d'infraestructures ferroviàries es remetran al que disposi la legislació del sector ferroviari i la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent a cada moment.
- 3)** També són aplicables les normes vigents quant a obres a la infraestructura que suposin alteracions en les capacitats subjectes al present acord marc, prevalent el que estableix la legislació del sector ferroviari o la Declaració sobre la Xarxa.

CLÀUSULA 5A - CÀNONS PER UTILITZACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

El pagament dels cànons corresponents per a ús de les infraestructures de l'administrador d'infraestructures ferroviàries es realitzarà d'acord amb les normes establertes a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i a la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent cada any de l'acord marc.

CLÀUSULA 6A - VIGÈNCIA DE L'ACORD MARC

- 1).** Aquest acord marc desplegarà efectes a la data de la seva signatura.
- 2).** Sense perjudici de l'anterior, el candidat pot demanar que la capacitat marc adjudicada de conformitat amb l'acord marc iniciï en qualsevol moment, però no després de transcorreguts cinc anys des de la data de la sol·licitud. En aquests supòsits, el termini de vigència de l'acord marc es computarà des de l'inici de l'ús efectiu de la capacitat.

L'administrador d'infraestructures no rebutjarà aquesta sol·licitud quan el termini necessari per assumir el servei estigui justificat per alguna de les raons següents:

- a) Que aquest acord marc sigui condició prèvia per al finançament del material rodant necessari per a un nou servei;
- b) Que sigui necessari tramitar l'autorització del material rodant a què fa referència la lletra a);

- c) La programació de l'inici de les operacions dels punts de les terminals d'expedició o càrrega, o de l'obertura d'un tram de connexió de la infraestructura.
- d) Siguin inversions necessàries per augmentar la capacitat d'infraestructura.
- e) Una clàusula d'un contracte vigent de servei públic.

El candidat pot sol·licitar una ampliació del termini esmentat a la CNMC. La CNMC pot donar la seva aprovació per raons diferents de les establertes a les lletres a) - e) del paràgraf anterior. La capacitat adjudicada en virtut de l'acord marc, però no utilitzada com a conseqüència del temps necessari per assumir el servei, continuarà estant disponible per a altres candidats.

- 3).** Els candidats poden sol·licitar la renovació de l'Acord Marc i l'administrador d'infraestructures pot atendre aquesta sol·licitud sempre que el candidat hagi complert els compromisos adquirits en la signatura de l'Acord Marc, es justifiqui l'existència d'inversions del pla inicial de negoci pendents d'amortitzar i, si es va comprometre en la seva sol·licitud de capacitat marc, hagi implantat un pla de reducció de la petjada de carboni des de l'inici de l'Acord Marc, els resultats del qual, quan acabi, puguin ser verificats per una entitat independent degudament acreditada.

El candidat pot sol·licitar la finalització de l'acord marc d'acord amb la Clàusula 8a d'aquest document.

CLÀUSULA 7A - LES MODIFICACIONS O LIMITACIONS ALS TERMES DE L'ACORD MARC

- 1)** Tota modificació de les condicions d'aquest acord marc es pot realitzar per les causes següents:
 - a) A petició d'una de les parts i acceptada per l'altra.
 - b) Quan s'instaurin noves mesures legals o regulatòries que afectin en tot o en part allò estipulat en aquest acord marc.
 - c) Com a conseqüència d'un increment substancial dels cànon ferroviaris per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Aquestes modificacions s'han d'acordar en forma d'esmena al document, signada per les parts.

- 2)** Al marge dels supòsits anteriors, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot modificar o limitar els termes d'aquest Acord Marc, amb l'informe previ a la CNMC i comunicant-ho amb antelació suficient al candidat, com a conseqüència de l'adopció de mesures que persegueixin un ús de la infraestructura ferroviària més eficient, com ara millores en la seguretat, canvis d'ample o altres, i que no hi hagi cap altre mitjà raonable per assolir aquest objectiu.

Les modificacions poden afectar les capacitats ofertes per l'administrador d'infraestructures ferroviàries que es descriuen a l'Annex 3, i adaptar les característiques de les capacitats (per exemple, els temps de viatge o els horaris dels trens), i fins i tot quan calgui, proposar la capacitat per rutes alternatives sobre les quals l'empresa ferroviària estigui legalment autoritzada per circular-hi els trens. També es pot reduir la capacitat oferta en aquestes situacions quan no hi hagi cap altra possibilitat raonable. En aquests supòsits es meritara, a favor del candidat, una compensació equivalent als costos directes raonablement incorreguts pel candidat i degudament justificats.

- 3)** L'administrador d'infraestructures ferroviàries ponderarà els interessos comercials legítims del candidat, amb els de la resta de candidats, quan es produeixin modificacions o limitacions dels termes recollits en aquest acord marc.
- 4)** L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot reduir la capacitat compromesa si durant la programació anual, el candidat no sol·licita solcs sobre la base d'aquest acord marc, llevat que el sol·licitant justifiqui que el fet i les raons aportades estiguin fora del seu control.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de comunicar per escrit a la resta dels candidats potencials la seva intenció de modificar o limitar els termes d'aquest acord marc, atorgant-los un termini d'un a quatre mesos per respondre. L'administrador d'infraestructures ferroviàries es reserva la possibilitat de no informar altres candidats potencials si les modificacions de l'acord marc resulten ser mínimes i no afecten altres acords marc.

CLÀUSULA 8A - TERMINACIÓ DE L'ACORD MARC

- 1)** Aquest acord marc queda resolt de forma immediata, sens perjudici de les compensacions que pugui exercir l'administrador d'infraestructures ferroviàries i sense dret de reclamació per part del candidat, en els casos següents:
 - a.** Revocació de l'habilitació del candidat o de la llicència d'empresa ferroviària.
 - b.** Retirada del certificat de seguretat de l'empresa ferroviària que presti els serveis. En el cas de retirada parcial, el que disposa l'acord marc es manté només per a la capacitat que no s'hagi vist afectada per aquesta decisió.
 - c.** Declaració en concurs del candidat.
 - d.** Cessament de les condicions que van ser esgrimides pel candidat a l'apartat c) de l'expositiu d'aquest document per subscriure'l.
 - e.** Incompliment per part dels trens del candidat de les característiques tècniques (material, velocitat màxima, parades, estacionaments, etc.) per a les quals es va sol·licitar la capacitat durant l'acord marc.
- 2)** El candidat pot resoldre aquest acord marc per escrit, amb un preavís de dotze mesos abans que l'horari de servei per al qual s'ha ofert la capacitat entri en vigor.
- 3)** L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot resoldre aquest acord marc, sens perjudici de les compensacions que li puguin correspondre i sense dret de reclamació per part del candidat, en els casos següents:
 - a.** No s'ha presentat en temps i forma cap sol·licitud de capacitat de la que es descriu a l'Annex 3 per al proper horari de servei sense causes degudament justificades.
 - b.** Manca de pagament per part del candidat dels cànon, les taxes i els preus a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
 - c.** Si és el cas, incompliment per part dels candidats de la designació de l'empresa ferroviària que ha de prestar els seus serveis, en el termini assenyalat a la legislació del sector ferroviari i a la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent en cada moment.
 - d.** La manca d'ús pel candidat durant un termini de més d'un mes, sense el preavís, a què fa referència l'article 11.3 del Reglament d'Execució UE 2016/545, de la capacitat marc o, amb un llinar inferior al 70% respecte de l'oferta acordada a l'Annex 3.
 - e.** L'incompliment greu i per causes imputables al candidat dels compromisos adquirits a les cartes de compromís aportades per a la resolució del procés d'adjudicació de la capacitat ofertada, en matèria d'empremta de carboni, contractes temporals i percentatge de dones i discapacitats a la plantilla de treballadors.

CLÀUSULA 9A - ALTRES DISPOSICIONS

- 1) Quan les necessitats puntuals de capacitat siguin superiors a les descrites a l'Annex 2 per a la totalitat o part de l'horari de servei, el candidat presentarà les sol·licituds específiques per a solcs addicionals d'acord amb els procediments estàndards del procés d'adjudicació de capacitat
- 2) El candidat no pot transferir els drets i les obligacions derivats d'aquest acord marc a un altre candidat.

CLÀUSULA 10A- CONFLICTES

- 1) Per a tots els conflictes entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i el candidat que puguin sorgir en relació amb l'aplicació d'aquest acord marc, en particular, sobre la capacitat oferta i les reclamacions a realitzar, serà aplicable el que preveu la legislació del sector ferroviari i la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent en cada moment.
- 2) Així mateix, el candidat tindrà dret, pel que fa a les actuacions i les decisions de l'administrador d'infraestructures ferroviàries a presentar una reclamació davant la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC), utilitzant sempre les vies i els terminis previstos en la legislació del sector ferroviari, a la Llei 3/2013, de 4 de juny de Creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i a la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent en cada moment.

CLÀUSULA 11A – CONFIDENCIALITAT

L'administrador d'infraestructures ferroviàries tractarà com confidencial tota la informació comercial i de negoci que se li confii i així ho requereixi i, en els termes legalment previstos, no revelarà cap informació confidencial que li sigui comunicada o que hagi descobert; no farà ús improcedent de la informació que se li proporcioni i es compromet a tractar amb discreció qualsevol informació o documents que li siguin revelats o prepari en el transcurs o com a resultat d'aquest Acord Marc i que només seran utilitzats amb les finalitats previstes per a aquests i no revelant-los a cap tercera part aliena al procediment.

No obstant això d'abans i com a garantia de transparència, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias comunicarà aquest acord marc a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, respectant la confidencialitat de les dades amb rellevància comercial i de negoci i informará la resta de candidats, quan així ho requereixin aquests, de les línies generals d'aquest Acord Marc.

CLÀUSULA 12A - DISPOSICIONS FINALS

- 1) En cas de dubte d'interpretació sobre el que s'estipula en aquest acord marc, les parts se sotmeten per al que no s'hi disposa, als preceptes de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i la seva normativa de desenvolupament, al Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària i a la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment.

Així mateix, i per a totes les qüestions o controvèrsies que se suscitin en relació amb la interpretació, l'execució i el compliment d'aquest acord marc, les parts s'han d'adreçar a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC).



- 2) Les modificacions i les addicions a aquest acord es faran per escrit, prèvia consulta i acord entre les parts, i s'inclouran com a annexos al present acord marc.
- 3) Quan una de les parts vulgui sol·licitar la cancel·lació de l'acord, en els supòsits que s'hi preveu, ho ha de comunicar a l'altra part per escrit en temps i forma.

CLÀUSULA 13A – PROTECCIÓ DE DADES

Les dades personals seran tractades per Entitat Pública Empresarial ADIF amb la finalitat de “Gestió d'expedients de contractació d'ADIF” - Realitzar la gestió i el manteniment d'aquest acord marc.

La base jurídica que legitima el tractament és RGPD: 6.1.c), GDPR: 6.1.b), Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. Les dades es conservaran durant el temps que sigui necessari per complir amb la finalitat per a la qual es van demanar i per determinar les possibles responsabilitats que es puguin derivar d'aquesta finalitat i tractament de les dades. Serà aplicable el que disposa la normativa d'arxius i documentació.

Podeu accedir a les vostres dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació adreçant la vostra petició a ADIF. Adreça postal: Avenida Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid), acompanyant fotocòpia del vostre DNI o passaport. Així mateix, podeu contactar amb el nostre Delegat de Protecció de Dades, si voleu aclarir algun aspecte relacionat amb el tractament de les vostres dades, a través del compte de correu electrònic: dpd.adif@adif.es o per correu postal a Avenida Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid).

Més informació a l'apartat Transparència i Protecció de Dades de l'Entitat pública empresarial ADIF.

<https://www.adif.es/es/sobre-adif/transparencia/proteccion-de-datos>

Signat.: _____

[CÀRREC] _____

Administrador de Infraestructuras ferroviarias _____

Signat.: _____

[CÀRREC]: _____

[EMPRESA]: _____

ANNEXOS

ANNEX 1 - Línies Afectades per l'Acord Marc

Descrites en la capacitat marc i actualitzades en la Declaració sobre la Xarxa

ANNEX 2 - Paràmetres Tècnics i Operativa

El contingut d'aquest apèndix es definirà cas per cas.

Això no obstant, s'inclouran alguns dels continguts següents:

1. Paràmetres tècnics:

- 1.1 Material rodant
- 1.2 Pes dels trens
- 1.3 Velocitat màxima
- 1.4 Gàlib
- 1.5 Longitud
- 1.6 Percentatge de Frenada
- 1.7 Sistemes embarcats
- 1.8 Altres restriccions (matèries perilloses, transports excepcionals, etc.)

2. Operatiu

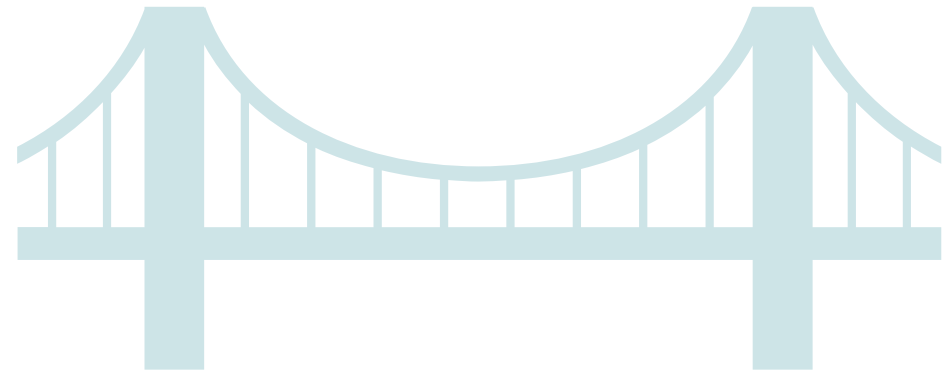
- 2.1 Periodicitat i dies de circulació
- 2.2 Enllaços
- 2.3 Parades
- 2.4 Temps de viatge aproximats
- 2.5 Rotacions
- 2.6 Estacionaments
- 2.7 Tipus d'oferta (cadència)

ANNEX 3 – Capacitat Marc acordada

El contingut d'aquest apèndix es definirà cas per cas.

ANNEX 4 – Calendari i Terminis

El contingut d'aquest apèndix es definirà cas per cas.



Annex J

Procediments de Resolució de Conflictes

PROCEDIMENTS DE RESOLUCIÓ DE CONFLICTES I RECURSOS RESPECTE A SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LA INFRAESTRUCTURA, SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DELS SERVEIS, PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS I AL SISTEMA D'INCENTIUS

INTRODUCCIÓ

En aquest annex es facilita la informació sobre els diferents procediments que la legislació del sector ferroviari i aquesta Declaració sobre la Xarxa estableixen per a la resolució dels conflictes i dels recursos que se susciten en relació amb el procés d'adjudicació de capacitat, la prestació de serveis ferroviaris i el sistema d'incentius.

Així mateix, es facilita informació sobre el procediment que cal seguir en aquelles reclamacions que presentin les empreses ferroviàries i altres candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i la resta de candidats, que versin sobre qüestions referides a l'aplicació d'aquesta Declaració sobre la Xarxa, els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats, els cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries, les qüestions de tracte discriminatori en l'accés a les infraestructures ferroviàries o als serveis lligats a aquestes, així com reclamacions sobre la prestació de serveis als corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.

PROCEDIMENTS

1. PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ EN L'ÀMBIT DEL PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA

La fase de coordinació ha estat concebuda per resoldre els conflictes que puguin sorgir, eventualment, entre les diferents sol·licituds i adjudicacions de capacitat d'infraestructura per a la millor adequació possible entre elles.

En el cas que l'administrador d'Infraestructures ferroviàries detecti que durant el període previst per a l'elaboració del projecte d'horari de servei s'hagin demanat sol·licituds incompatibles entre si o quan la capacitat adjudicada al Candidat no satisfaci les seves necessitats i el Candidat ho expressi per escrit en els terminis establerts, ha de provar de satisfer totes les sol·licituds mitjançant el procés de coordinació. (Art. 8 Ordre FOM 897/2005).

Amb aquesta finalitat, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de procurar trobar solucions alternatives que donin resposta a les sol·licituds dels Candidats o resoldre els conflictes consultant els Candidats.

Durant aquesta consulta es facilitarà la informació següent, de forma gratuïta i per escrit:

- a.** L'adjudicació de capacitat sol·licitada per altres candidats en els mateixos trajectes.
- b.** L'adjudicació de capacitat atorgada prèviament a tots els altres candidats en els mateixos trajectes.
- c.** L'adjudicació de capacitat alternativa proposada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
- d.** La informació detallada sobre els criteris aplicats al procediment d'adjudicació de capacitat.

Aquesta informació s'ha de facilitar sense revelar la identitat dels altres candidats, llevat que aquests Candidats estiguin d'acord amb què es divulgui.

PROCEDIMENT PER RESOLDRE CONFLICTES A LES SOL·LICITUDS

Durant el procés de coordinació de les sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot proposar als candidats, dins de límits raonables ($\pm$ 60 minuts), adjudicacions de capacitat d'infraestructura que difereixin del que sol·licita.

Es podran fer les rondes de coordinació que l'administrador d'infraestructures ferroviàries consideri oportunes per intentar assolir uns acords satisfactoris.

En el cas que no sigui possible aconseguir una solució acceptable per a tots els candidats després de desenvolupar el procés de coordinació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adoptar la solució que més convingui al conjunt del sistema ferroviari:

- En la creació de l'Horari de Servei s'ha d'optimitzar l'ús de la infraestructura, evitant un ús ineficient que n'impedeixi obtenir el màxim rendiment.
- En la mesura que sigui possible, s'han d'oferir alternatives que permetin la coexistència de diferents Candidats en períodes horaris, amb l'oferta d'adjudicacions de capacitat que poden variar lleugerament del que se sol·licita, tenint en compte que, sempre que es lliurin dins una franja de 60 minuts, es donaria satisfacció a totes les sol·licituds.
- A les línies especialitzades o amb trànsit predominant (Alta Velocitat, Rodalies, etc.) tindran prioritat i/o preferència els que corresponguin a aquesta especialització, i es valorarà l'ús de la totalitat de la línia sobre els que en fan servir només una part.
- Així mateix, rebran la consideració deguda els serveis sotmesos a obligacions de servei públic, així com els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.
- També es donarà preponderància als serveis que hagin estat sol·licitats en funció d'un Acord Marc o que siguin objecte de serveis cadenciats o sistemàtics.
- En infraestructures declarades congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot modular l'aplicació dels estrictes criteris d'adjudicació de capacitat per tal de garantir, tant com sigui possible, l'accés de tots els candidats que hagin sol·licitat l'adjudicació de capacitat.
- La decisió final de l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot ser objecte d'al·legació segons l'epígraf següent.

2. AL·LEGACIONS EN L'ÀMBIT DEL PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA

Els candidats poden presentar al·legacions, que hauran de ser per escrit i motivades. Es fixen els terminis següents per a la presentació d'al·legacions per part dels Candidats, a comptar des de la comunicació de l'assignació provisional de capacitat als candidats:

- 1 mes a comptar de la comunicació del projecte de l'Horari de Servei.
- 15 dies hàbils per als solcs assignats en ajustos concertats.
- 5 dies hàbils per als solcs assignats en ajustos mensuals o per al cas de sol·licituds per a l'horari de servei presentades fora de termini.
- 2 dies hàbils per als solcs ocasionals.

L'administrador d'infraestructures es compromet a donar resposta per escrit a les reclamacions presentades per les EE. FF. d'acord amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

3. PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ PER A L'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DE SERVICIS FERROVIARIS

El procediment que s'indica a continuació és aplicable a les instal·lacions de servei titularitat de l'administrador d'infraestructures relacionades amb el transport ferroviari a la RFIG, on l'administrador d'infraestructures és l'explotador dels serveis.

Quan l'explotador de la instal·lació de servei rebí una sol·licitud d'accés i aquesta sol·licitud sigui incompatible amb una altra sol·licitud o coincideixi amb un període horari ja assignat, intentarà aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb els candidats afectats. Tota modificació de drets d'accés ja concedits estarà supeditada a l'acord del candidat.

L'explotador de la instal·lació de servei no rebutjarà sol·licituds d'accés a la prestació d'un servei, ni proposarà alternatives viables al candidat, si hi ha capacitat disponible que respongui a les seves necessitats, o s'espera que, en el procediment de coordinació, o com a conseqüència d'aquest, es disposi de tal capacitat.

L'explotador de la instal·lació de servei estudiarà les diferents opcions que permetin conciliar sol·licituds incompatibles d'accés a la prestació del servei a la instal·lació. Aquestes opcions han d'incloure, si és el cas, mesures que maximitzin la capacitat disponible de la instal·lació, sempre que no comportin inversions suplementàries en recursos o equipament. Entre aquestes mesures hi podria haver les següents:

- Proposar un període horari diferent o modificar la franja ja assignada a un altre candidat, si aquest últim ho acceptés,
- Proposar canvis d'horaris d'obertura o en l'organització de la feina, si és possible,
- En el cas de serveis bàsics, complementaris i auxiliars, si l'explotador del servei ho autoritza expressament, permetre l'accés a la instal·lació per a l'autoprestació d'aquests serveis.

Els diferents candidats i l'explotador de la instal·lació de servei poden sol·licitar conjuntament a l'organisme regulador que participi com a observador en el procediment de coordinació.

Per permetre als candidats l'accés a la prestació de serveis en autoprestació i per tal de preservar una explotació ordenada, eficient i segura a les instal·lacions, aquests han de ser prèviament autoritzats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, sobre la base del compliment dels requisits en matèria de seguretat ferroviària que aquest disposi, de forma general, en el sistema de gestió de seguretat en la circulació i, si és el cas, en el procediment específic a aquest efecte.

En l'autorització en relació amb l'àmbit operacional de la instal·lació de servei, cal garantir que el personal disposa de:

- a) El coneixement de la documentació reglamentària relacionada amb les instal·lacions de seguretat, així com les característiques de la dependència i sobre les operacions concretes que exerceixi;
- b) El coneixement de la Consigna d'explotació i, si no n'hi hagués, almenys de l'assignació de funcions i responsabilitats i de què, quan i com s'intercanvia la informació entre el personal ferroviari que hi intervé;
- c) Habilitacions del personal ferroviari que hi intervé;
- d) El coneixement dels requisits de prevenció de riscos laborals.

CRITERIS DE PRIORITAT

Quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds d'accés als serveis no es puguin compatibilitzar, l'explotador de la instal·lació aplicarà criteris de prioritat objectius i no discriminatoris, tenint en compte la finalitat de la instal·lació, l'objecte i el caràcter dels serveis de transport ferroviari amb l'objectiu d'aconseguir un ús eficient de la capacitat disponible.

Els criteris de prioritat que s'aplicaran seran els següents:

A Terminals de Càrrega.

- a) Sol·licituds de serveis referides a trens del Pla de Transport que disposin d'un Conveni de Qualitat Concertada (CQC),
- b) Sol·licituds de serveis referides a trens del Pla de Transport que disposin de contractes d'Agrupament de Serveis per tren,
- c) Sol·licituds de serveis referides a trens del Pla de Transport que disposin d'una franja horària coordinada amb altres instal·lacions de servei o amb prestadors d'altres serveis,
- d) Sol·licituds de serveis referides a trens del Pla de Transport, no previstes en els casos anteriors,
- e) Sol·licituds de serveis de demanda ocasional no recollits al Pla de Transport.
- f) Per a la resta de sol·licituds s'atendran per l'ordre d'entrada de la sol·licitud.

A Estacions de Viatgers.

- a) Proporcionalitat en relació amb el nombre de trens amb parada comercial a l'estació.
- b) Proximitat a l'hora d'arribada i sortida del tren a/de l'estació.
- c) Per a la resta de sol·licituds s'atendran per l'ordre d'entrada de la sol·licitud.

4. SOL·LICITUDS, AL·LEGACIONS I RECLAMACIONS EN RELACIÓ AMB LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS PER L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Es poden efectuar sol·licituds a l'administrador d'infraestructures ferroviàries en l'àmbit de competència de l'entitat, així com formular al·legacions en els procediments instruïts per aquesta i presentar reclamacions que hagi de resoldre l'administrador d'infraestructures ferroviàries, així com les que hagi d'atendre aquesta entitat quan es consideri que algun dels serveis prestats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries no s'ha ajustat al que determina aquesta Declaració sobre la Xarxa o als nivells de qualitat establerts en la prestació dels serveis.

No es considera responsabilitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els danys i perjudicis (pèrdues, avaries i retards) soferts per les mercaderies durant el transport, ni dels danys soferts pels vehicles ferroviaris, llevat que l'empresa ferroviària provi fefaentment que aquests danys són imputables a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

No es considera motiu de reclamació la manca de subministrament d'energia elèctrica de tracció quan es degui a una avaria ocasionada per alguna empresa ferroviària o sigui conseqüència d'obres o d'operacions de manteniment degudament programades. En el cas de manca de subministrament d'energia elèctrica de tracció per motius imputables a les Companyies Elèctriques subministradores, l'import màxim de la indemnització serà el que estableixin les lleis del Sector Elèctric vigents; per a això s'hauran d'adreçar a la Subdirecció de Gestió de Energía Eléctrica de la Dirección Corporativa d'ADIF-Alta Velocidad.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries no és responsable davant de les empreses ferroviàries dels danys i perjudicis que es produeixen en la prestació dels serveis quan aquests siguin conseqüència de situacions de força major, actes vandàlics o de tercers aliens a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Les empreses ferroviàries o tercers són responsables davant de l'administrador d'infraestructures ferroviàries dels danys i perjudicis que causin a aquest, tant en persones com en coses, així com a les seves instal·lacions, maquinària, infraestructura ferroviària, etc.

L'administrador d'infraestructures es compromet a donar resposta per escrit a les reclamacions presentades per les EE. FF. d'acord amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, sens perjudici que en les relacions de dret privat es pactin altres terminis.

Les empreses ferroviàries han de comptar amb procediments als seus SGS que defineixin i controlin les operacions relacionades amb els serveis ferroviaris que requereixen per complir les seves necessitats de transport.



5. PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ A L'ÀMBIT DEL PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITATS A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

El procediment de coordinació ha estat concebut per resoldre els conflictes que puguin sorgir a les sol·licituds d'adjudicació de capacitat a les instal·lacions de servei.

PER A SOL·LICITUDS TIPUS A: AMB RESERVA DE CAPACITAT

Per part del GIS es farà l'estudi de les sol·licituds rebudes i en funció dels criteris d'assignació indicats al capítol 7 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa, si hi ha coincidència de sol·licituds de capacitat en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei, comunicarà una assignació provisional de capacitat, com a màxim, 30 dies abans de la data prevista d'ús de la instal·lació de servei, disposant els sol·licitants de 10 dies naturals per acceptar-la/rebutjar-la, o fer les al·legacions que estimi convenients.

El GIS disposarà de 5 dies naturals per analitzar les al·legacions esmentades i comunicar l'assignació definitiva de capacitat.

Passat el termini establert sense rebre l'acceptació per part del client de la capacitat assignada, el GIS en podrà disposar lliurement.

PER A SOL·LICITUDS TIPUS B: SENSE RESERVA DE CAPACITAT

Les sol·licituds s'han de fer amb una antelació mínima de 7 dies naturals, a través de l'aplicació SYACIS.

Per part del GIS es realitzarà l'estudi de les sol·licituds rebudes i en funció dels criteris d'assignació indicats al capítol 7 d'aquesta DR, si hi ha coincidència de sol·licituds de capacitat, en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei, comunicarà una assignació provisional de capacitat que el client haurà d'acceptar o de rebutjar.

Passat el termini establert sense rebre l'acceptació per part del client de la capacitat assignada, el GIS en disposarà lliurement.

Per raons excepcionals i justificades, els clients poden sol·licitar capacitat per a una instal·lació de servei amb menys de 7 dies naturals d'antelació. Aquest tipus de sol·licituds únicament es poden presentar de dilluns a divendres, abans de les 12 hores del dia anterior a la sortida del tren i amb la identificació davant del GIS el tren al qual va vinculada la sol·licitud. La resposta serà notificada abans de les 18 h del mateix dia.

En cas de subministrament de combustible en punts fixos i mòbils, l'assignació de capacitat estarà implícita en la prestació del servei de subministrament.

6. PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ EN EL PROCESSÓ PER A LES SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LES INSTAL·LACIONS DEL SERVEI I ALS SERVEIS VINCULATS O CONNEXOS AL TRANSPORT FERROVIARI EN ESTACIONS DE VIATGERS

Aquest procediment és aplicable amb caràcter general als accessos a les instal·lacions i a tots aquells serveis vinculats al transport ferroviari de viatgers en estacions de viatgers en explotació comercial.

Quan l'administrador d'infraestructures rebí una sol·licitud de prestació d'un servei d'accés a les instal·lacions de servei o als serveis ferroviaris connexos per una empresa ferroviària i aquesta sol·licitud sigui incompatible amb una altra sol·licitud o coincideixi amb una capacitat ja assignada, intentarà aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb les empreses ferroviàries afectades de conformitat amb l'art. 10 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177.

L'administrador d'infraestructures estudiarà diferents opcions que permetin conciliar sol·licituds incompatibles d'accés a la instal·lació de servei o a la prestació de serveis a la instal·lació. Aquestes opcions han d'incloure, si és el cas, mesures que maximitzin la capacitat disponible de la instal·lació, sempre que no comportin inversions suplementàries en recursos o equipament.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés de coordinació han de ser ratificades, de manera expressa, pel client.



CRITERIS DE PRIORITAT

De conformitat amb l'Art. 11 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds dels serveis ferroviaris no es puguin compatibilitzar, l'administrador d'infraestructures ha de resoldre les sol·licituds d'acord amb els criteris de prioritat següents (*):

- 1r** Les empreses ferroviàries que ja tinguin contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i disposin d'un Acord Marc
- 2n** Les empreses ferroviàries que ja tinguin contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i no disposin d'un Acord Marc
- 3r** Les empreses ferroviàries amb Acord Marc sense contractes existents sobre els serveis o espais a prioritzar
- 4t** Les empreses ferroviàries sense Acord Marc i sense contractes existents sobre els serveis o espais a prioritzar

(*) Aquests criteris només són aplicables després de la signatura dels Acords Marc i la primera sol·licitud de serveis en estacions. Amb caràcter previ a l'entrada en vigor dels criteris, es prioritzaran les sol·licituds en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud o, si és el cas, compromesos a l'oferta presentada en el procés d'adjudicació de capacitat marc.

Dins de cada categoria, es prioritzarà en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud, prevalent les sol·licituds de les empreses ferroviàries amb més trens amb parada prevista a l'estació i així successivament.

El càlcul dels trens amb parada prevista a l'estació s'ha de fer en termes de la durada de la sol·licitud associada al criteri de prioritat (Acord Marc, Horari de Servei o Ajust Concertat), incloent-hi els que es consideren de llarga distància i interurbans.

En els casos que hi hagi contractes previs amb les empreses ferroviàries, però les peticions es facin sobre espais vinculats amb serveis bàsics, l'administrador d'infraestructures pot requerir la modificació de la capacitat atorgada a fi de donar cabuda a nous operadors.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, hagi aprovat l'administrador d'infraestructures i realitzat l'empresa ferroviària.

L'administrador d'infraestructures també pot tenir presents els aspectes previstos de forma expressa a l'esmentat article 11 del Reglament.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés amb intervenció dels criteris de prioritat han de ser ratificades, de manera expressa, pel client.

RECLAMACIONS

De conformitat amb el que es preveu a l'Art. 13.5 de la Directiva i Art. 14 del Reglament d'Execució (UE) RECAST 2017/2177, si l'administrador d'infraestructures no disposa de cap alternativa viable i no es poden satisfer totes les sol·licituds de capacitat corresponents a la instal·lació en qüestió, basant-se en les necessitats demostrades per l'empresa ferroviària, aquesta podrà reclamar davant l'organisme regulador (CNMC).

7. PROCEDIMENT D'ASSIGNACIÓ DE RETARDS I DE RESOLUCIÓ DE CONFLICTES EN LA IMPUTACIÓ DE RESPONSABILITATS DINS L'ÀMBIT DEL SISTEMA D'INCENTIUS

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha implementat el Sistema d'Incentius, en el qual s'inclou el procés d'assignació de retards imputables i de resolució de conflictes, de conformitat amb la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i de l'Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer, per la qual es desenvolupen els principis bàsics d'aplicació d'incentius al sistema dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries, de conformitat amb el que s'indica al capítol 5 de la Declaració sobre la Xarxa. Aquest procés es desplega en tres fases:

Comunicación de asignación de retrasos imputables:

- ♦ L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de comunicar a les EE. FF., el dia hàbil següent després de la circulació del tren, el llistat diari provisional on figuren per a cada tren els retards computables, el factor d'imputació que els correspon i els retards imputables a cada EF.
- ♦ Les EE. FF. en cas de disconformitat, disposaran d'un termini màxim de dos dies hàbils per sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries la documentació justificativa relativa a l'assignació de retards i responsabilitats, especialment la informació inclosa als sistemes de gestió d'incidències.
- ♦ L'administrador d'infraestructures ferroviàries disposa de dos dies hàbils per remetre a les EE. FF. la documentació i informació sol·licitada.

- ◇ Les EE.FF., rebuda la documentació i informació sol·licitada a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, disposaran de dos dies hàbils per fer les observacions a aquesta informació des de la seva recepció. Així mateix, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot requerir a les EE.FF. l'aclariment o la justificació documental que siguin rellevants en aquests casos.

Publicació de l'assignació definitiva de retards imputables

- ◇ Un cop analitzades les observacions esmentades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries publicarà el llistat definitiu de retards computables, el factor d'imputació i els retards imputables en el termini de nou dies hàbils des de la circulació del tren.

Resolució de conflictes en la imputació de responsabilitats

- ◇ Les EE.FF. en el supòsit de disconformitat, poden reclamar davant del Comitè de Seguiment del Sistema d'Incentius fins al catorzè dia hàbil des de la circulació del tren.
- ◇ En el cas anterior, el Comitè esmentat disposarà d'un termini de deu dies hàbils per comunicar el resultat definitiu de l'assignació de retards.
- ◇ En cas de discrepància amb la resolució adoptada pel Comitè de Seguiment d'Incentius i, transcorreguts dos mesos des de l'inici del procediment, no sigui possible assolir un acord entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i les EE.FF. serà la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia l'organisme encarregat de resoldre.

Per a totes les comunicacions entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i les EE.FF. referents al Sistema d'Incentius, es faran servir mitjans telemàtics.

8. PROCEDIMENTS DAVANT DE LA COMISSIÓ NACIONAL DELS MERCATS I LA COMPETÈNCIA

En el sector ferroviari, de conformitat amb el que preveu la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, correspon a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia conèixer i resoldre les reclamacions que presentin les empreses ferroviàries i la resta de candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i la resta de candidats que versin sobre:

1. El contingut i l'aplicació de les declaracions sobre la xarxa.
2. Els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats.
3. La quantia, l'estructura o l'aplicació dels cànon i les tarifes que se'ls exigeixin o se'ls puguin exigir.
4. Qualsevol tracte discriminatori en l'accés a les infraestructures o als serveis lligats a aquestes que es produeixi per actes duts a terme per altres empreses ferroviàries o candidats.
5. La prestació de serveis als corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.
6. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha de cooperar amb els òrgans reguladors del mercat ferroviari dels altres Estats membres de la Unió Europea en les reclamacions o investigacions relacionades amb una franja internacional.

Les reclamacions s'han de presentar en el termini d'un mes des que es produeixi el fet o la decisió corresponent.

En la resolució dels conflictes esmentats, la comissió resoldrà sobre qualsevol denúncia i adoptarà, a petició de qualsevol de les parts, una resolució per resoldre el litigi com més aviat millor i, en tot cas, en el termini màxim de 6 setmanes des de la recepció de tota la informació.

La resolució que dicti la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència serà vinculant per a les parts sens perjudici dels recursos que siguin procedents d'acord amb el que disposa l'article 36 de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

En funció de la naturalesa de la comunicació, les Empreses Ferroviàries i altres Candidats poden adreçar-se a les adreces següents de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

Servicio de Suministro de Combustible de Tracción

Subdirección de Promoción del Transporte de Mercancías

Estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor. Agustín de Foxá, 46. 28036 Madrid.

Servicio de Suministro de Energía Eléctrica de Tracción

Dirección Corporativa

Subdirección de Gestión de Energía Eléctrica

Avda. Pio XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid

Actes de l'administrador d'infraestructures ferroviàries sobre Liquidació i Gestió de Taxes i Cànon Ferroviaris

Dirección de Gestión Económica y Financiera

Calle Titan 4 planta 4ª 28045 Madrid.

Sol·licituds d'Indemnització per Responsabilitat Patrimonial Derivades dels Danys Causats pel Servei Normal o Anormal del Servei Públic Prestat per ADIF

Secretaría General.

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Altres Sol·licituds o Reclamacions Derivades de l'Exercici de Potestats Públiques Exercides per ADIF

Secretaría General

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Adjudicació de Capacitat

Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)

Calle Agustín de Foxá, 50 estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor, edificio 21. 28036 Madrid.

Gestió de Trànsit

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

Serveis a Estacions de Viatgers

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

Serveis a Terminals de Càrrega

Dirección de Servicios Logísticos
Estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor.
Andén 1. Agustín de Foxá, 46. 28036 Madrid.



Annex K

Procés d'intercanvi d'informació per a l'explotació de la capacitat

INTRODUCCIÓ

L'explotació dels serveis ferroviaris requereix una coordinació adequada de les informacions que generen tant l'administrador d'infraestructura com els candidats i les empreses ferroviàries que els presten servei.

En aquest annex es detallen les condicions generals d'utilització dels serveis d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats i igualment es determina la informació que els candidats han de proporcionar a l'administrador d'infraestructura per poder dur a terme adequadament les seves funcions.

1. ÀMBIT D'APLICACIÓ

Aplica tots els candidats i empreses ferroviàries que presten servei per l'RFIG gestionada per administrador d'infraestructura.

L'ús pels candidats i empreses ferroviàries dels serveis dels sistemes d'informació d'administrador d'infraestructura implica el compliment de les disposicions que es detallen a continuació.

2. SERVEIS DE SUBMINISTRAMENT D'INFORMACIÓ PER PART DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURA

En aquest punt es descriu la manera com els candidats es relacionaran amb l'Administrador d'Infraestructura per a l'intercanvi de la informació que possibiliti la correcta explotació dels trens.

Sempre que sigui possible, l'Administrador d'Infraestructura proporcionarà un intercanvi d'informació en mode en línia i format digital, encara que podrà determinar en cas de contingència altres mitjans que possibilitin aquest mateix intercanvi.

Prestacions associades al subministrament de serveis d'informació necessaris per a la petició i ús de la capacitat (Paquet d'accés mínim).

a) Tramitació de les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària.

Es facilitaran les eines informàtiques en què els candidats puguin fer les sol·licituds de capacitat a Administrador d'infraestructura.

- Solcs planificats (aplicació SIPSOR/PLANIF)
- Solcs immediats (aplicació SIGES)

b) Posada a disposició de la capacitat concedida.

Es facilitarà informació sobre la capacitat adjudicada als candidats i la possibilitat de consultar-la mitjançant:

- Opcions específiques a les aplicacions esmentades (SIPSOR/PLANIF/MALLAS/SIGES).
- Enviaments en format digital dels solcs adjudicats.
- Provisionalment i mentre no estigui disponible l'enviament mitjançant protocol TAF/TAP TSI, Administrador d'infraestructura proporcionarà diàriament a cada empresa un fitxer (xPEC) amb els solcs que li hagin estat adjudicats i estiguin anunciats.

c) Control del tren, regulació i subministrament d'informació sobre les circulacions i les seves desviacions.

S'enviaran als candidats, en línia i seguint el protocol TAF/TAP-TSI, els missatges destinats a prestar aquest servei (Train Running Information, Train Interruption, etc.).

Quan sigui possible, es facilitarà en aquests mateixos missatges, informació de les vies de circulació i estacionament.

d) Qualsevol altra informació necessària per explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

Administrador d'infraestructura ofereix a les empreses ferroviàries:

- Possibilitat de sol·licitar ajustos puntuals al Pla d'Explotació Diari fent ús de l'eina GTRENES, canvi de l'origen o destinació d'un tren, dels temps de parada planificats (increment/decrement), cancel·lacions o anuncis d'última hora, etc.
- Informació d'incidències que afectin cadascuna de les empreses ferroviàries
 - Accedint a l'aplicació GIFO
 - mitjançant l'enviament en línia de la missatgeria TAF/TAP-TSI.
- Informació sobre les alertes de Vents (Enviament d'informació eines ofimàtiques)
- Informació específica de documents reglamentaris sobre la Infraestructura (Aplicació RGD)
- Informació sobre l'Horari dels trens, inclosos els Quadres de Velocitats Màximes (Aplicació RGD)
- Informació periòdica de Limitacions Temporals de Velocitat (Aplicació RGD)

Prestacions associades al subministrament de serveis d'informació complementària.

A més dels serveis d'informació necessaris per a la petició i l'ús de la capacitat, els candidats i les empreses ferroviàries poden sol·licitar a Administrador d'infraestructura altres serveis d'informació que siguin considerats com a serveis auxiliars, prèvia contractació i acord de la contraprestació econòmica:

- a) Ús de l'eina MONR per visualitzar la posició dels trens en línies d'Alta Velocidad en un sinòptic.
- b) Confecció del Document de Tren (DT) estàndard, a partir de les dades declarades, les quals es figuraran sota la responsabilitat de les EF.
- c) Es troba en desenvolupament l'aplicació web "Elcano View" que permetrà visualitzar sinòptics de qualsevol punt de la xarxa (Alta Velocitat, Xarxa Convencional i Xarxa d'Ample Mètric), que complementarà o substituirà MONR.
- d) Es troba en desenvolupament l'aplicació web "Sitra" que permetrà a les empreses ferroviàries visualitzar les seves circulacions en gràfics espai-temps.
- e) Altres informacions que es puguin acordar entre l'administrador d'infraestructura i els candidats/empreses ferroviàries.

Condicions generals de prestació dels serveis d'informació.

Administrador d'infraestructura, per a la utilització adequada de serveis d'informació, facilitarà, quan així es determini:

- a) Un nombre determinat d'autoritzacions (usuaris) per a l'accés a les aplicacions informàtiques; a causa de les limitacions tècniques que hi pugui haver, el nombre pot ser fixat per administrador d'infraestructura en funció del volum de producció del candidat o empresa ferroviària.
- b) Formació inicial en les aplicacions informàtiques que garanteixin la capacitat de prendre'n el control. Aquesta formació està destinada a un nombre limitat de formadors de les empreses ferroviàries (el nombre màxim de formadors autoritzats l'establirà l'administrador d'infraestructura segons el nombre d'autoritzacions d'accés). La formació inicial es renovarà en el cas d'evolució del servei o de l'eina informàtica.
- c) Un manual d'usuari o documentació per a cadascun dels serveis inclosos.

3. INFORMACIÓ QUE ELS CANDIDATS I EMPRESSES FERROVIÀRIES HAN DE FACILITAR A L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURA

Informació per a l'accés a via regulada

Per a l'accés a via regulada i amb el temps suficient abans de la sortida del tren, l'empresa ferroviària ha de facilitar a administrador d'infraestructura, de conformitat a com es determina en el Reglament de Circulació Ferroviària (RCF) i la Consigna C núm. 46/16 (Comunicació de tren disposat per a circular), almenys la informació següent:

La composició d'aquest, de dues maneres possibles:

- Mitjançant missatgeria TAF/TAP-TSI (Train Composition Message) per comunicar el sistema del candidat amb el d'administrador d'infraestructura.
- Transitòriament o en cas de contingències, accedint a l'aplicació GTRENES per donar d'alta manualment (s'ofereixen utilitats que faciliten la tasca).

Comunicació del tren disposat per circular també de dues maneres possibles:

- Mitjançant Missatgeria TAF/TAP-TSI (Train Ready).
- Transitòriament o en cas de contingències, des de les aplicacions GTRENES o GTRENES mòbil.

Dades necessàries per a la informació al viatger a estacions.

Els candidats i les empreses ferroviàries els tràfics dels quals tinguin per objecte el transport de viatgers han de declarar a l'administrador d'infraestructura en temps i forma els

paràmetres comercials requerits dels seus trens amb l'objecte d'informar correctament els viatgers a les estacions a través dels seus teleindicadors.

Aquesta informació comercial s'ha d'oferir preferentment a través d'un servei de missatgeria normalitzada segons el protocol i el format definit per administrador d'infraestructura.

Com a alternativa per als casos en què no es pugui fer aquest tipus d'enviaments automàtics, l'administrador d'infraestructura posarà a disposició l'eina ELCANO on es podrà introduir manualment la informació requerida, sempre amb l'antelació suficient.

Qualsevol canvi en la informació comercial ha de ser informat prèviament a administrador d'infraestructura.

Els paràmetres que cal facilitar són els necessaris per informar correctament a través del sistema d'informació al viatger a les estacions. A continuació, es detallen els més rellevants:

- Correspondència del número tècnic amb número comercial, per trams de recorregut
- Serveis de codi comercial compartit
- Branques de trens (multiorigen i/o multidestinació)
- Numeració comercial de la composició i la seva ordenació al recorregut
- Trens d'enllaç
- Paràmetres d'accessibilitat
- Tipologia de la composició (curt/llarg, dos pisos, etc.)

Informació sobre les rotacions planificades

En coherència amb la sol·licitud de capacitat sol·licitada, les empreses ferroviàries han de proporcionar a l'administrador d'infraestructura en temps i forma informació sobre la rotació dels trens, per tal de gestionar la capacitat d'estacionament i facilitar la informació al viatger en estacions. També tenen l'obligació de sol·licitar qualsevol alteració que requereixin sobre la sol·licitud de capacitat i l'administrador d'infraestructura ha de resoldre si és possible atendre aquesta petició



Estadístiques de volum de trànsit i de mercaderies

La gestió eficient de la xarxa de l'administrador d'infraestructura requereix disposar d'estadístiques detallades dels volums de trànsit de viatgers i de mercaderies que suporten les línies.

Aquestes informacions són necessàries per analitzar els fluxos de trànsit de la xarxa, així com els volums que es transporten en cada tram.

Per aquest motiu, cal que, amb periodicitat mensual, els candidats i les empreses ferroviàries aportin a l'administrador d'infraestructura, amb independència de la que legalment hagin de facilitar a altres organismes de l'administració de l'Estat, la informació que permeti confeccionar aquestes estadístiques.

En tràfics de viatgers, la informació mínima requerida és la que ja es facilita en els darrers anys per als trens on l'operador de transport disposi d'un control detallat d'ocupació (particularment els trens amb reserva de plaça obligatòria):

- Data del tren
- Número de tren (comercial o de trànsit)
- Origen de la relació de trànsit (inclòs el codi d'estació)
- Destinació de la relació de trànsit (inclòs el codi d'estació)
- Nombre de viatgers transportats

Per a la resta dels trens, en els quals no hi hagi un control detallat d'ocupació, es facilitarà l'estimació del volum de trànsit per relacions o estacions, amb una periodicitat mensual. S'ha d'acordar el format amb l'administrador d'infraestructura. Tota aquesta informació es lliurarà en un suport informàtic tractable.

En tràfics de mercaderies, l'administrador d'infraestructures obtindrà les dades de transport (tones brutes i netes per tren) a partir de les dades requerides d'accés a via regulada.

Totes aquestes estadístiques poden ser compartides per l'administrador d'infraestructura amb:

- La Dirección General de Transporte Terrestre
- La Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC)
- La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria
- La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

La difusió que tots aquests organismes facin d'aquestes estadístiques ha d'estar sempre d'acord amb un enfocament global, i no revelar en cap cas l'aprofitament individual dels trens, ni facilitar informació agregada a nivell d'empresa ferroviària

Els administradors d'infraestructures ferroviàries, d'acord amb el compromís social de transparència i ús eficient de les infraestructures, també han de publicar regularment estadístiques, sempre amb un enfocament global, i no revelar en cap cas l'aprofitament individual dels trens, ni facilitar informació agregada a nivell empresa ferroviàries a través de diferents mitjans de comunicació.

La informació transcendent per al secret comercial de les Empreses Ferroviàries no pot ser objecte de difusió, llevat dels supòsits en què sigui necessari per donar compliment a una obligació legal i/o judicial.

CONDICIONS ECONÒMIQUES

Subministrament de serveis d'informació necessaris per a la petició i l'ús de la capacitat

Aquests subministraments s'inclouen als serveis que presta administrador d'infraestructura dins del Paquet d'Accés Mínim a la infraestructura ferroviària (Art. 20.1 LSF).

Subministrament de serveis d'informació complementària

Aquests subministraments es consideren serveis auxiliars i s'acordaran i gestionaran mitjançant contracte de serveis amb la Subdirección de Sistemas y Medios Operacionales de la D.G. de Circulación y Gestión de Capacidad.

4. SOL·LICITUD D'ACCÉS ALS SISTEMES D'INFORMACIÓ

Les sol·licituds d'usuari i de contrasenya per accedir als sistemes d'administrador d'infraestructura s'han de fer a través de la Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad, de la Dirección General de CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE LA CAPACIDAD, on es remetrà a més de les dades personals, Empresa i NIF, els documents que l'administrador d'infraestructura determini per al compliment del Reglament General de Protecció de Dades i el compromís de fer-ne un ús adequat.

5. ANUL·LACIÓ DE SUBMINISTRAMENTS DELS SISTEMES D'INFORMACIÓ

Per anul·lar el subministrament dels sistemes d'informació en conjunt o d'un usuari en particular, cal fer una sol·licitud per escrit a la mateixa adreça de l'epígraf anterior.

6. SEGURETAT DELS SISTEMES D'INFORMACIÓ

Seguridad

Tant el candidat/empresa ferroviària com l'administrador d'infraestructura es comprometen a aplicar una política de seguretat de la informació destinada a garantir un nivell raonable de seguretat de les seves infraestructures tècniques i sistemes d'informació.

L'administrador d'infraestructura és responsable de definir i aplicar la política de seguretat aplicada al servei dels sistemes d'informació.

Com a tal, l'administrador d'infraestructura està autoritzat per fer qualsevol prova, control o auditoria de seguretat relativa a la prestació d'aquests serveis.

Responsabilitats

Cada part s'ha de fer responsable de la seguretat de les xarxes i les infraestructures i els sistemes que opera, així com dels fluxos transmesos des de la seva infraestructura a l'altra part.

L'administrador d'infraestructura és responsable de la definició i la implementació de la política de seguretat de la informació aplicada a la xarxa i de les plataformes disponibles per als candidats/empreses ferroviàries.

El candidat i les empreses ferroviàries són responsables de la definició i la implementació de la seva política de seguretat aplicada a la xarxa, de les infraestructures que utilitza per a connectar-se a la xarxa de l'administrador d'infraestructura.

L'administrador d'infraestructura es reserva el dret d'interrompre o suspendre, sense avís previ, parcialment o totalment, l'accés a un servei, en el cas que es detecti una amenaça a la seguretat dels serveis, infraestructures o xarxes dels sistemes acceditos o subjacents o es posi en coneixement de l'administrador d'infraestructura. Aquesta interrupció o suspensió constituiria una mesura cautelar destinada a evitar, limitar o compensar les conseqüències d'aquesta amenaça per a les xarxes i infraestructures pròpies o per a les infraestructures dels candidats / empreses ferroviàries o, més en general, per al servei prestat als seus clients.

El candidat/empresa ferroviària es compromet a garantir un nivell adequat de seguretat de l'equip que els usuaris utilitzen per accedir als serveis. L'administrador d'infraestructura no pot ser responsable en cas de comprometre la seguretat de les infraestructures del candidat / empresa ferroviària a causa de la inadequada seguretat de l'equip o programari no subministrat per l'administrador d'infraestructura i necessari per a l'ús o l'operació dels serveis d'informació.

En el cas necessari, l'administrador d'infraestructura es reserva el dret de retirar sense avís previ qualsevol dada dipositada a través del servei SI o a la infraestructura que suporti el servei per un usuari que violi aquest requisit.

Responsable de seguretat del candidat/empresa ferroviària

El responsable de seguretat de sistemes del candidat/empresa ferroviària, en endavant referit com a “responsable de seguretat”, és l'interlocutor amb l'administrador d'infraestructura sobre assumptes relacionats amb la seguretat dels serveis d'aquest document. Representa el candidat / empresa ferroviària amb l'administrador d'infraestructura per a tots els temes de seguretat.

El responsable de seguretat ha de comunicar com més aviat millor a l'administrador d'infraestructura qualsevol informació relativa a incidents sospitosos o provats que puguin afectar la seguretat.

Per tant, assenyala, en particular, però de manera no limitativa, els incidents següents:

- Qualsevol existència d'un compte no necessari
- Qualsevol vulnerabilitat al servei que en tingui coneixement
- Qualsevol sospita d'incidents o incidències que puguin haver conduït a la divulgació o usurpació d'un compte d'usuari;
- Qualsevol amenaça a la seguretat d'equips interconnectats o, més en general, als serveis, les infraestructures o els sistemes de l'administrador d'infraestructura.

Protecció d'equips i infraestructures

L'administrador d'infraestructura garanteix al client:

- Accés segur als serveis d'informació subscrits.
- La integritat de l'accés i les dades, inclosa la introducció de mecanismes de filtratge de flux d'accés per protegir raonablement contra atacs coneguts des d'Internet
- La implementació d'una política de seguretat.

Això inclou:

- Mantenir els sistemes i aplicacions actualitzats.
- Protegir-se contra les principals vulnerabilitats conegudes.
- Implementar ràpidament les mesures correctives corresponents a aquestes vulnerabilitats (malware).
- Gestionar i controlar l'accés a aquests dispositius, sistemes i aplicacions.

Qualitat de les dades

L'administrador d'infraestructura té tots els mitjans tècnics implementats per garantir el funcionament fiable dels serveis d'informació. A canvi, el candidat / l'empresa ferroviària es compromet a respectar l'intercanvi de dades i els formats d'entrada definits per l'administrador d'infraestructura.

7. RESPONSABILITAT DE LA XARXA DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURA

S'acorda expressament entre les parts que la qualitat de les dades facilitades per l'administrador d'infraestructura correspon a l'estat de les dades contingudes a les bases dels sistemes d'informació que l'administrador d'infraestructura té en el moment del lliurament d'aquestes dades.

L'administrador d'infraestructura implementa tots els mitjans tècnics d'intervenció i assistència disponibles per garantir el funcionament fiable dels serveis d'informació.

L'administrador d'infraestructura no es responsabilitza de les fallades resultants de causes de força major, casos accidentals i/o fallades degudes a terceres persones i/o fallades com a conseqüència de l'usuari.

D'altra banda, l'administrador d'infraestructura no és en absolut responsable dels elements aliens als serveis dels sistemes d'informació, utilitzats per consultar i/o extreure'n les dades.

Com a part de la seva protecció i les obligacions legals, l'administrador d'infraestructura està obligada a rastrejar les operacions i les accions dutes a terme en els seus sistemes mitjançant el registre d'activitat quan s'utilitzen els serveis dels Sistemes d'informació.

8. RESPONSABILITAT DEL CANDIDAT/ EMPRESA FERROVIÀRIA

El candidat/empresa ferroviària garantirà l'ús dels serveis dels sistemes d'informació que se li hagin atorgat d'acord amb les disposicions establertes en aquest document.

El candidat / empresa ferroviària és responsable de la correcta transcripció als usuaris que disegni dels ensenyaments proporcionats durant la formació dels diversos serveis dels sistemes d'informació, operats per l'administrador d'infraestructura sota aquest acord.

El candidat / empresa ferroviària no es responsabilitza de les fallades resultants de causes de força major, fallades degudes a terceres persones o fallades com a conseqüència de l'administrador d'infraestructura i els seus proveïdors.

El candidat / empresa ferroviària és l'únic responsable de la interpretació i de l'ús de la informació i de les dades dels serveis dels sistemes d'informació als quals se li ha permès l'accés.

El candidat / empresa ferroviària assumeix tota la responsabilitat per la relació amb els seus socis comercials, clients i altres tercers.

9. PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Les dades personals contingudes o destinades a ser incloses en un fitxer tractades en l'àmbit d'aplicació del Dret de la Unió Europea per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ADIF - Alta Velocidad, els seus contractistes i qualsevol dels seus col·laboradors es troba protegida pel Reglament 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades (RGPD) i per la legislació nacional i la resta de normativa complementària vigent que li sigui aplicable en cada cas, i és aplicable la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals en l'àmbit de l'ordenament jurídic espanyol.



Annex L

Informació Preliminar de la 2ª Oferta de Capacitat Marc

Durant el primer trimestre del 2025, l'Administrador de Infraestructuras publicarà la Segona Oferta de Capacitat Marc per a determinades línies amb serveis comercials de viatgers i el seu període de vigència. Aquest document recollirà les regles que regeixen el procés d'adjudicació.

Com a informació prèvia a la publicació del dit document i per tal que les empreses ferroviàries disposin de més termini per valorar i, si és el cas, avançar en els seus plans de negoci, aquest annex exposa les finalitats i els objectius que persegueix l'Administrador de Infraestructuras amb aquesta segona oferta de capacitat i presenta un avenç dels corredors que s'hi inclouen i l'oferta concreta de franges horàries en els duts corredors.

1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS

1.1. L'OFERTA DE CAPACITAT MARC DE L'ANY 2019

La Directiva UE 2016/2370 de data desembre de 2016, transposada al Dret espanyol a través de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari, va establir l'obligatorietat d'obrir els serveis comercials de transport de viatgers per ferrocarril a tot l'espai europeu des del 14 de desembre de 2020.

L'any 2019 l'Administrador de Infraestructuras va iniciar el procés d'obertura a la lliure competència del transport de viatgers per ferrocarril partint d'una optimització de la capacitat de les infraestructures existents per aconseguir una capacitat addicional que permetés garantir una certa continuïtat dels serveis i, alhora, facilitar l'accés a nous operadors amb una oferta significativa.

Després de fer les enquestes de mercat per determinar el que aquest demanava i necessitava, la capacitat disponible als eixos en què els operadors van mostrar més interès es va visibilitzar i es va dotar d'unes premisses d'operació adequades i raonables.

L'adjudicació de la capacitat es va fer establint uns criteris objectius, transparents i no discriminatoris, basats en aquell cas a propiciar un ús més important de la infraestructura ferroviària en el cas d'excés de sol·licituds. Així mateix, per aconseguir que les empreses ferroviàries comptessin amb la seguretat jurídica més gran possible per dur a terme les importants inversions necessàries per a l'inici de l'operació comercial, es va disposar dels instruments legals adequats.

Després de culminar el procés d'adjudicació de capacitat al desembre de 2019 i després del procés de fabricació i d'homologació del material rodant, endarrerit per la irrupció de la pandèmia, al maig de 2021 una nova empresa ferroviària de viatgers va començar a operar a l'eix d'alta velocitat Madrid-Barcelona de la xarxa espanyola.

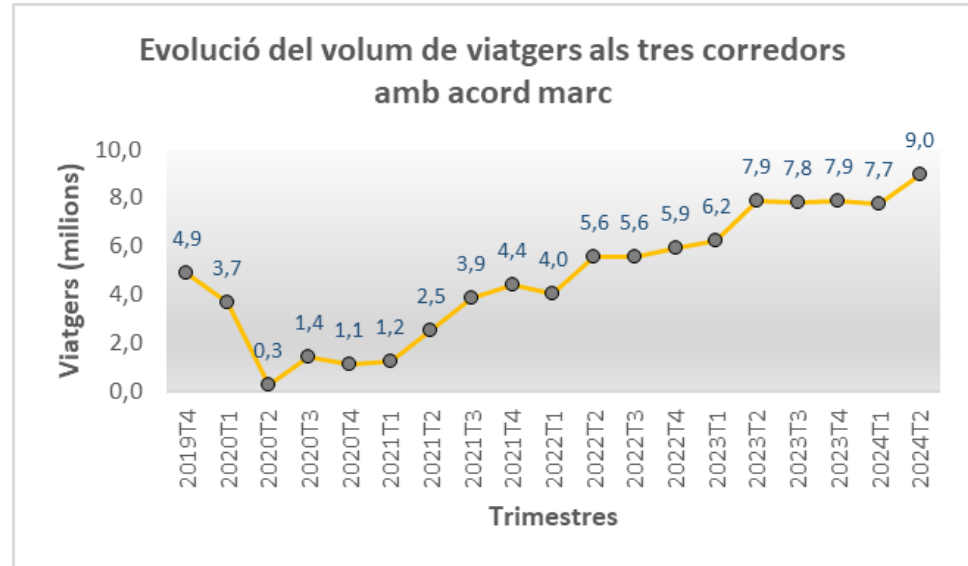
Durant el període que ha transcorregut des d'aquesta primera fita fins al moment actual, un tercer operador adjudicatari de l'oferta de capacitat de 2019 ha iniciat també les seves operacions i s'ha compeltat pràcticament la introducció de la competència als tres eixos en què es pretenia impulsar inicialment la liberalització:

- LAV Madrid-Barcelona
- LAV Madrid-Valencia/Alicante
- LAV Madrid-Sevilla/Málaga



Corredors amb acords marc (1a fase de la liberalització)

El balanç obtingut després de quatre anys d'obertura del mercat ferroviari espanyol és molt positiu: des del desembre del 2020, s'ha produït un creixement de la demanda als diferents corredors, especialment intensa en aquells en què tres operadors presten servei com il·lustra el següent gràfic⁽¹⁾:



Volum de viatgers als trajectes amb capacitat marc adjudicada

⁽¹⁾ "Origen de les dades: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia".

1.2. EL MARC REGULADOR

Els instruments legals de què disposa l'Administrador per impulsar el procés de liberalització són les directives europees i la resta de normativa ferroviària europea, així com la Llei del sector ferroviari i la seva legislació de desenvolupament.

Per tant, per a tot allò que no es reculli expressament en la documentació de la segona oferta de capacitat relatiu a acords marc són aplicables els preceptes de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i la seva normativa de desenvolupament, l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura i el Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària o el que el substitueixi, i la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment.

L'article 23.1 de la Llei del sector ferroviari defineix com a funcions essencials de la gestió de les infraestructures la presa de decisions sobre l'adjudicació de solcs ferroviaris, incloent-hi tant la definició, l'avaluació de la disponibilitat i l'adjudicació de solcs ferroviaris individuals com la fixació de cànons per l'ús de les infraestructures [...]

Pel que fa a l'adjudicació de capacitat, l'article 21.5 estableix que l'Administrador de Infraestructuras ha d'exercir les funcions de gestió del trànsit de manera transparent i no discriminatòria.

La legislació vigent estableix que el responsable d'adjudicar la capacitat és l'Administrador de Infraestructuras i determina la possibilitat d'establir acords marc entre l'Administrador de Infraestructuras i un candidat de reserva de capacitat amb una durada superior a un horari de servei amb la finalitat de donar seguretat als candidats. A l'Acord Marc s'especificaran les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat (reserva de capacitat pluriennal).

L'Administrador de Infraestructuras, abans de celebrar un nou acord marc, ha de tenir en compte, entre altres aspectes, la garantia de l'optimització de l'ús de la capacitat d'infraestructura disponible, les necessitats comercials legítimes del candidat quan hagi demostrat la seva intenció i recursos reals per utilitzar la capacitat sol·licitada en l'acord marc, les necessitats dels viatgers, la garantia de l'accés equitatiu a la infraestructura i el foment de l'eficiència en el funcionament de la infraestructura.

Els acords marc estan regulats a l'article 38.5 de la Llei del sector ferroviari, a l'article 13 de l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura i al Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016.

D'altra banda, el candidat pot sol·licitar la capacitat de forma anual aollint-se al calendari d'adjudicació, durant l'horari de servei.

L'Administrador de Infraestructuras considera que l'instrument que facilita millor la lliure competència en el transport de viatgers és la celebració d'acords marc amb els candidats, ja que:

- * Permet que els possibles candidats tinguin una visió completa de la capacitat disponible i de les premisses d'operació necessàries per fer-la servir.
- * Facilita l'adjudicació de capacitat per un període perllongat amb criteris objectius, transparents i no discriminatoris.
- * Propicia que les empreses gaudeixin d'una seguretat jurídica més gran de què disposen si sol·liciten la capacitat utilitzant l'horari de servei; seguretat jurídica necessària per poder disposar dels recursos necessaris per materialitzar inversions.

Per tant, l'establiment d'acords marc és el mecanisme legal que garanteix a les empreses ferroviàries la seguretat jurídica necessària, superior a un horari de servei, per invertir en serveis.

Actualment, hi ha tres acords marc signats l'11 de maig de 2020 per un període de 10 anys per a serveis de viatgers comercials d'alta velocitat (trens tipus 300 km/h) entre l'Administrador i els tres candidats adjudicatariis de la primera oferta de capacitat a l'any 2019:

- Renfe Viajeros S.M.E. S.A.
- Intermodalidad del Levante S.A. (ILSA)
- Ouigo España S.A.U.

El Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, estableix els procediments i els criteris per a la gestió d'acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

El Reglament estableix a l'article 5 les dues opcions per les quals l'Administrador de Infraestructuras pot adjudicar capacitat marc, és a dir, celebrar acords marc.

- D'una banda, és possible establir un calendari anual o pluriennal pel qual convidarà els candidats potencials a presentar sol·licituds d'acords marc. Un cop vençut el termini establert, l'Administrador ha de tramitar les sol·licituds presentades sense demora.
- D'altra banda, si no s'ha establert el calendari pluriennal per part de l'Administrador i es rep una sol·licitud de celebració d'un acord marc a iniciativa d'un candidat, l'Administrador informará els altres candidats potencials per determinar si ells també estarien interessats a optar a l'adjudicació de capacitat marc, i disposen de 4 mesos per a aquesta consulta. L'Administrador pot no informar els altres candidats si rep una sol·licitud de modificació de menor importància que no tingui incidència en els altres acords marc subscrits.

L'establiment de terminis plurianuals per a la sol·licitud de capacitat marc, així com la declaració de capacitat marc, va ser l'opció triada per l'Administrador l'any 2019 en considerar que permet garantir la millor praxi en nom de la transparència i la no-discriminació entre candidats.

Per tant, l'Administrador de Infraestructuras optarà novament per establir un termini pluriennal per a l'admissió de sol·licituds en aquesta segona oferta de capacitat marc.

Independentment del mecanisme pel qual se celebrin els futurs acords marc, el Reglament d'Execució (UE) 2016/545 preveu a l'article 3 que l'Administrador de Infraestructuras elabori una declaració de capacitat marc a les línies en què escaigui, en la qual indicarà, per a cada tram de línia per període de control i, arribat el cas, per tipus de servei, la informació que inclou aquest precepte.

Per al procés en què s'aprofundeix amb aquest document, l'Administrador de Infraestructuras ha determinat, prèvia consulta amb els potencials interessats, les línies que resulta apropiat incloure en aquest moment tenint en compte les obres que s'estan duent a terme en una gran part de la RFIG, així com la capacitat màxima per a acords marc per a cada tram de línia.

La informació relativa a les relacions i a la capacitat que s'inclourà a la nova oferta de capacitat es troba desenvolupada àmpliament en apartats posteriors. El calendari d'admissió de sol·licituds i la seva resolució, així com les regles que regiran l'adjudicació, es publicaran en un document posterior durant el primer trimestre del 2025.

2. L'OFERTA DE CAPACITAT MARC

2.1. OBJECTIUS DE LA SEGONA OFERTA DE CAPACITAT MARC

Després de la reeixida experiència de la primera oferta de capacitat marc, l'Administrador es proposa donar-hi continuïtat promovent i facilitant el lliure accés a altres línies de la RFIG segons altres tipologies de trànsits com els que fan ús del material rodant d'ample variable.

En aquesta segona oferta de capacitat es persegueixen els objectius següents per part de l'Administrador:

- Incrementar el trànsit per a un ús més important de la xarxa d'alta velocitat responent a la forta demanda social.
- Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya.
- Donar l'oportunitat d'incorporar més actors al sistema ferroviari alhora que es consoliden els que ja operen.
- Posar en valor les noves infraestructures que s'han posat en servei recentment.
- Promoure la lliure competència en relacions d'ample variable.

En els apartats següents es desenvolupen breument aquests objectius:

2.1.1. Incrementar el trànsit per a un major ús de la xarxa d'alta velocitat.

Continua sent el primer estímul de l'Administrador treure el màxim rendiment de la seva xarxa i posar en valor per a la societat les importants inversions que es fan per millorar la xarxa ferroviària espanyola.

Després de la primera oferta de capacitat, els resultats obtinguts fins ara en relació amb el nombre de viatgers que fan servir els serveis ferroviaris d'alta velocitat indiquen que el procés de liberalització ha aconseguit incrementar substancialment l'ús de la xarxa.

Aquesta segona oferta de capacitat marc vol seguir aportant un major ús de la xarxa d'Adif i Adif-AV, tant pel trànsit generat a les noves línies com per la circulació eventual per les línies ja afectades per la primera oferta de capacitat i seguir millorant la mobilitat de les persones.

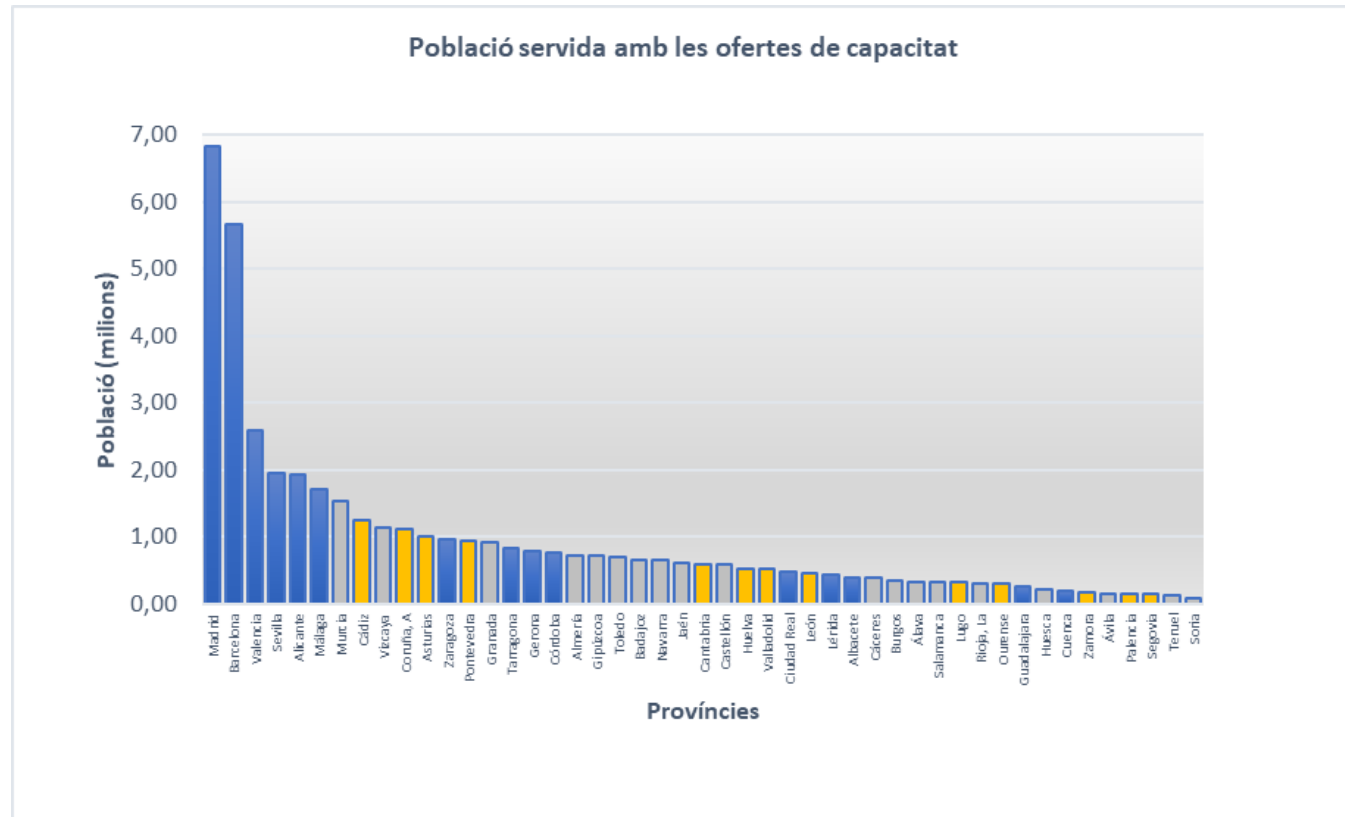
La posada en servei de nous trams de línia ha d'aconseguir que l'extensió dels serveis d'alta velocitat faci possible un ús més eficient de les infraestructures.

2.1.2. Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya com a resposta a la demanda social forta.

La primera oferta de capacitat marc va afectar 15 de les 47 províncies accessibles per ferrocarril (29%).

En termes de població suposava 25,5 milions de persones, és a dir, el 54% de la població d'Espanya.

L'estratègia d'extensió del mercat en competència ha de passar perquè els processos arribin a un nombre més gran de províncies i prestin servei a un percentatge més alt de població, ja que l'explotació de la xarxa d'Infraestructures d'Adif i Adif AV té entre els seus objectius primordials la vertebració del territori, a més d'atendre criteris socioeconòmics, operacionals i socials i incrementar els beneficis mediambientals.



Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya com a resposta a la demanda social forta

L'estimació és que la segona oferta de capacitat arribi a 7,5 milions de persones que se sumarien a la població que va assolir la primera oferta de capacitat, fent que un total de 33 milions de persones, és a dir, un 69,5% de la població d'Espanya es pugui beneficiar dels avantatges de la competència en els viatges per ferrocarril.

La segona oferta de capacitat assoliria 13 províncies més que s'afegirien a les 15 de la primera fase, amb un total de 28 de les 47 províncies accessibles per ferrocarril (60%).

2.1.3. Donar l'oportunitat d'incorporació al sistema ferroviari a més actors/consolidar els que ja operen.

L'Administrador de Infraestructuras té entre els seus principis propiciar de manera raonable que tots els candidats i totes les empreses ferroviàries que vulguin prestar els seus serveis a la xarxa ferroviària ho puguin fer, si això és tècnicament possible.

La pluralitat d'operadors és considerada per l'Administrador com un atribut positiu per a la seva xarxa, ja que impulsa la riquesa de visions comercials diferents, amb varietat d'ofertes de serveis i preus, i el foment d'una competència eficient entre tots els actors del mercat que propiciï un sistema ferroviari líder en la mobilitat dels seus ciutadans.

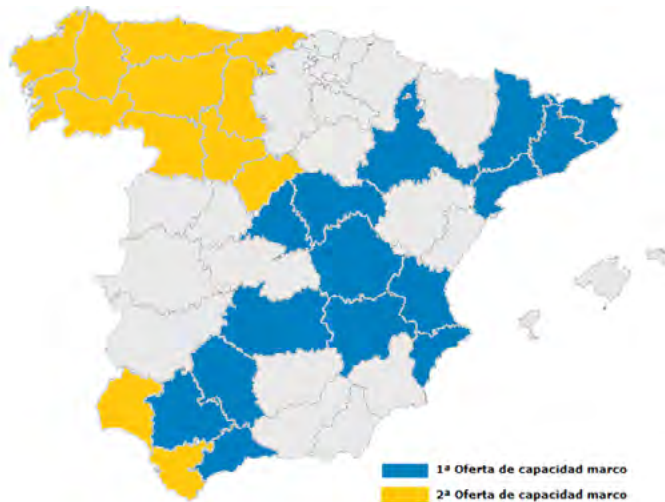
D'altra banda, la consolidació i el desenvolupament dels candidats que ja operen a la nostra xarxa redunda en el benefici dels ciutadans, ja que evita ruptures de serveis i els ciutadans gaudeixen de més serveis de les empreses que acostumin a fer servir en altres línies gràcies a l'efecte xarxa.

2.1.4. Posar en valor les noves infraestructures

En els darrers temps, l'Administrador ha posat en servei noves infraestructures, cosa que ha suposat escurçar significativament els temps de viatge en diferents relacions, així com ampliar la capacitat de les estacions que es troben més congestionades.

Els nous trams de línies en servei són complementaris a les línies relacionades amb la primera oferta de capacitat; aquest fet tindrà com a conseqüències immediates:

- Més vertebració del territori.
- Una posada en valor, a més de les noves infraestructures, d'algunes línies d'alta velocitat ja en servei amb anterioritat.
- Donar accés al sistema ferroviari a nous actors.
- Augmentar la quota del ferrocarril en el repartiment modal del transport, amb els beneficis que això suposa com a mitjà de transport més sostenible en relacions nacionals.



Vertebració del territori. Províncies beneficiades amb les dues ofertes de capacitat fins ara publicades

2.1.5. Promoure la lliure competència en relacions d'ample variable

Una de les característiques específiques de la xarxa ferroviària espanyola és la diversitat d'amples que hi ha, en concret, tres amplex diferents:

- * Ample ibèric, 1668 mm, que es correspon amb la xarxa històrica espanyola, posteriorment unificada a Renfe el 1941; compta amb uns 11.000 km.
- * Ample estàndard, 1435 mm, també conegut com a ample internacional o UIC; es va desenvolupar a Espanya a partir del 1992 amb la inauguració de la LAV Madrid-Sevilla, i es va implantar posteriorment a la majoria de les línies d'AV; compta amb aproximadament 4000 km.
- * Ample mètric, 1000 mm; compta amb 1193 km..

A més, hi ha 226 km de línies d'ample mixt (tres carrils formant ample ibèric i estàndard).

Aquesta realitat ha condicionat el desenvolupament dels trànsits i ha provocat que les grans terminals de les ciutats amb alta velocitat hagin de disposar d'aquesta dualitat d'amples a les seves instal·lacions, que obliga a repartir la capacitat disponible entre tots dos, ateses les limitacions d'espai de les estacions situades dins de les ciutats.

Fins ara, les relacions de trànsit més competitives són d'ample estàndard, però és innegable que ja hi ha relacions molt competitives d'ample variable, gràcies a la utilització de trens d'ample variable i de canviadors d'ample desenvolupats amb èxit per les empreses espanyoles. En són exemples les relacions Madrid-Galícia o Madrid-Cadix.

Per tant, després de la posada en funcionament de determinades línies i relacions que han estat concebudes com a línies d'alta velocitat amb canvi d'ample, es preveu que es produeixi un gran impuls en les relacions que disposen dels dos tipus d'ample i, concretament, de les línies d'alta velocitat de Galícia i d'Astúries.

S'espera que ambdues línies tinguin continuïtat amb una gran projecció de viatgers i desenvolupin els seus trànsits de manera anàloga a com si aquestes línies fossin totalment d'ample estàndard, ateses les altes velocitats comercials aconseguides.

Per tant, es pretén promoure la lliure competència en algunes de les relacions d'ample variable més importants per nombre de viatgers. Això suposa una novetat ja que:

- Requerirà que els candidats a ser adjudicataris de capacitat disposin de material d'ample variable, el qual no està disponible en altres mercats,
- Possibilitarà el desenvolupament de relacions de distàncies més grans, que poden generar interessants nínxols de mercat per al desenvolupament dels trànsits de la xarxa d'alta velocitat, així com estendre la competència a línies de la xarxa convencional.

2.2. CORREDORS INCLOSOS A LA SEGONA OFERTA DE CAPACITAT

L'oferta de capacitat no s'ha de constituir en un element que predetermini la utilització de determinades infraestructures per part de les empreses ferroviàries i candidats i per això se n'ha de garantir la independència per planificar i executar els seus plans de negoci i la seva activitat en general.

En aquest sentit, de forma prèvia a la publicació d'aquesta oferta de capacitat, l'Administrador va posar en marxa, igual que es va fer amb la primera oferta de capacitat, una consulta del mercat perquè les empreses ferroviàries posessin de manifest les seves expectatives legítimes de negoci, determinant les relacions, els corredors i les freqüències que els resultaven d'un interès comercial més gran.

Prenent com a base els objectius perseguits en aquesta segona oferta de capacitat, relacionats als apartats anteriors, i la informació recollida durant la fase d'entrevistes amb les empreses ferroviàries, l'Administrador ha determinat els corredors la inclusió dels quals en la declaració de capacitat considera més adequada.

En aquest sentit, s'han seleccionat tres nous corredors i relacions associades per als quals s'ha determinat la capacitat marc disponible.

Els corredors o línies on l'Administrador oferirà capacitat marc són els següents:

- Madrid-Galícia
- Madrid-Astúries/Cantàbria
- Madrid-Càdiz/Huelva



Corredors proposats per operar amb serveis d'ample variable (en groc)

L'Administrador, en incloure aquests corredors en l'oferta de capacitat, i descartar-ne de moment altres que es troben immersos en obres importants de la infraestructura (per exemple, la LAV Vitòria-Bilbao-San Sebastià), pretén aportar la seguretat necessària que la capacitat oferta estarà a disposició de l'operador, eliminant possibles incerteses relacionades amb futures posades en servei o altres problemes de caràcter tècnic.

En aquest sentit, és destacable el cas del Corredor Mediterrani, de gran interès comercial per a les empreses ferroviàries, però que, tot i això, no ofereix en el moment actual prou garanties per poder formalitzar un compromís que impliqui la posada a disposició de capacitat a curt termini per part de l'Administrador a causa del complex problema del canvi d'ample de via necessària en aquesta infraestructura. Aquesta operació, a més de suposar una decisió que afecta tot el sector i en el qual tots els actors han d'haver conclòs el procés d'adaptació, pot suposar talls totals de línia o circulacions en condicions degradades durant un temps llarg. Tenint en compte això, l'Administrador ha preferit no oferir una capacitat que no tindria unes determinades garanties de qualitat i de disponibilitat.

Aquest annex a la Declaració sobre la Xarxa conté l'oferta de capacitat marc (franges horàries) que l'Administrador oferirà per a cadascun dels corredors indicats anteriorment.

La descripció del procés d'adjudicació de capacitat, els requisits que han de complir els candidats, el termini i el procediment per efectuar la sol·licitud, etc., es publicaran al primer trimestre de 2025, mitjançant l'actualització de la Declaració sobre la Xarxa.



OFERTA DE CAPACITAT MARC COMPLETA DESENVOLUPADA PER CORREDORS

CAPACITAT MARC DECLARADA

1. CORREDOR MADRID-GALICIA
2. CORREDOR MADRID-ASTURIAS / CANTABRIA
3. CORREDOR MADRID-CÁDIZ / HUELVA

1. CORREDOR MADRID-GALICIA

CAPACITAT MARC MÀXIMA EN SOLCS PER SENTIT I DIA. SOLCS ESTUDIATS A LA MÀXIMA VELOCITAT DE LA LÍNIA.

EIX 16	(Solcs/dia i sentit-19 h)		
	Capacitat línia (tram més restrictiu Taboadela AV-Ourense)	Cap. marc oferta	% CAP. OFERTA/TOTAL CAP. DISPONIBLE
MADRID - GALICIA	21,47	16	74,5%

HORARI ORIENTATIU (+/- 30 MINUTS)

CIRCULACIONS · 32 SOLCS / DÍA						CIRCULACIONS · 32 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*	SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MDVC-1	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	6:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-2	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	6:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-3	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	7:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-4	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	7:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-5	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	8:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-6	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	8:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-7	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	9:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-8	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	9:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-9	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	10:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-10	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	10:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-11	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	11:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-12	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	11:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-13	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	12:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-14	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	12:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-15	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	13:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-16	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	13:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-17	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	14:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-18	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	14:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-19	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	15:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-20	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	15:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-21	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	16:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-22	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	16:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-23	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	17:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-24	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	17:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-25	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	18:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-26	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	18:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-27	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	19:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-28	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	19:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-29	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-30	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-31	MADRID CH	OURENSE ⁽¹⁾	21:00	2:15	Zamora						
T-MDVC-0	OURENSE	MADRID CH	5:00	2:15	Zamora						

2. CORREDOR MADRID-ASTURIAS / CANTABRIA

CAPACITAT MARC MÀXIMA EN SOLCS PER SENTIT I DIA. SOLCS ESTUDIATS A LA MÀXIMA VELOCITAT DE LA LÍNIA.

EIX 11	(Solcs/dia i sentit)		
	Capacitat línia (Tram més restrictiu bif. Tancat-Bif. Les Barreres)	Cap. marc oferta	% CAP. OFERTA/TOTAL CAP. DISPONIBLE
MADRID - ASTURIAS / CANTABRIA	22,8	12	52,6%

HORARI ORIENTATIU (+/- 30 MINUTS)

CIRCULACIONS · 24 SOLCS / DÍA						CIRCULACIONS · 24 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*	SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MDGS-1	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	6:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-6	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-3	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	7:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-8	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-5	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	8:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-16	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-7	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-18	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-9	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-20	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-17	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-22	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	17:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-19	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-24	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	18:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-21	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-26	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	19:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-23	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	17:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-28	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	20:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-25	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	18:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-27	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	19:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-29	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	20:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-0	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	6:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-2	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	7:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-4	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	8:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						

3. CORREDOR MADRID-CÁDIZ / HUELVA

CAPACITAT MARC MÀXIMA EN SOLCS PER SENTIT I DIA. SOLCS ESTUDIATS A LA MÀXIMA VELOCITAT DE LA LÍNIA.

EIX 14+04	(Solcs/dia i sentit)		
	Capacidad Línea (Tramo más restrictivo Camb. Majarabique-Bif. Los Naranjos)	Cap. marc oferta	% CAP. OFERTA/TOTAL CAP. DISPONIBLE
MADRID - CÁDIZ / HUELVA	21,47	8	37,3%

HORARI ORIENTATIU (+- 30 MINUTS)

CIRCULACIONS · 16 SOLCS / DÍA						CIRCULACIONS · 16 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*	SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MACH-1	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	6:00	4:30	Córdoba	T-MACH-6	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	12:00	4:30	Córdoba
T-MACH-3	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	8:00	4:30	Córdoba	T-MACH-8	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	14:00	4:30	Córdoba
T-MACH-5	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	10:00	4:30	Córdoba	T-MACH-10	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	16:00	4:30	Córdoba
T-MACH-7	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	12:00	4:30	Córdoba	T-MACH-12	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	18:00	4:30	Córdoba
T-MACH-9	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	14:00	4:30	Córdoba	T-MACH-14	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	20:00	4:30	Córdoba
T-MACH-11	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	16:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-13	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	18:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-15	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	20:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-0	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	6:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-2	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	8:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-4	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	10:00	4:30	Córdoba						

9

MAPES



MAPES RFIG

Mapa RFIG:

Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Mapa 1:

Estacions de Viatgers, Longitud màxima de trens de Viatgers, Nuclis de Rodalies i Distàncies en Quilòmetres.

Mapa 2:

Principals Terminals de Càrrega, Punts fixos de Subministrament de Gasoil, Longitud màxima dels Trens de Mercaderies, Bàscules dinàmiques, Rampes característiques en mil·lèsimes i Ports d'Interès General amb Conveni de Connexió a l'RFIG.

Mapa 3:

Velocitats màximes, Tipus d'Electrificació i Catenàries.

Mapa 4:

Sistemes de Seguretat, Bloquejos.

NOTA:

Aquests mapes estan disponibles al Web d'Adif com a fitxer adjunt a aquesta Declaració sobre la Xarxa, en format PDF interactiu que permet afegir i desagregar capes per visualitzar i imprimir, individualment, el contingut de cadascun.

Mapa RAM 1:

Velocitats màximes de les línies d'ample mètric.

Mapa RAM 2:

Longitud màxima de trens de Viatgers a les línies d'ample mètric.

Mapa RAM 3:

Longitud màxima dels Trens de Mercaderies a les línies d'ample mètric.

Mapa RAM 4:

Distàncies en Quilòmetres de les línies d'ample mètric.

Mapa RAM 5:

Rampes característiques en mil·lèsimes de les línies d'ample mètric.

Mapa RAM 6:

Tipus d'Electrificació i Catenàries de les línies d'ample mètric.

Mapa RAM 7:

Sistemes de Seguretat i Bloquejos de les línies d'ample mètric.

La relació completa
de mapes de la Xarxa
Ferroviària d'interès
General està disponible
a l'enllaç següent:

MAPES





10

CATÀLEGS

CATÀLEG 1 / Relació d'Instal·lacions de Servei

CATÀLEG 2 / Oferta de Capacitat en Instal·lacions de Servei

CATÀLEG 3 / Oferta de Capacitat en Instal·lacions de Servei Ample Mètric

CATÀLEG 4 / Restriccions de Capacitat



La relació completa de
catàlegs està disponible a
l'enllaç següent:

CATÀLEGS



