DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025

adif
ALTA VELOCIDAD

Edita:

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES

Dirección de Explotación Comercial

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

ÍNDICE

1 INFORMACIÓN GENERAL

2 INFRAESTRUCTURA

3 CONDICIONES DE ACCESO

4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

5 SERVICIOS DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

6 OPERACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

7 INSTALACIONES DE SERVICIO

8 ANEXOS

9 MAPAS

10 CATÁLOGOS

adif
ALTA VELOCIDAD

1

INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Introducción

1.2. Objetivos

1.3. Aspectos Legales

1.4. Estructura de la DR

1.5. Período de Validez, Actualización y Publicación

1.6. Directorio de ADIF Alta velocidad

1.7. Cooperación Internacional

ÍNDICE

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA	9
1.2.1. RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL, RFIG	20
1.2.2. GRANDES CIFRAS DE LA RED FERROVIARIA TITULARIDAD DE ADIF - ALTA VELOCIDAD	20
1.3.1. MARCO LEGAL	22
1.3.2. ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED	22
1.3.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES	23
1.5.1. PERIODO DE VIGENCIA	25
1.5.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN	25
1.5.3. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN	25
1.7.1. CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC	29
1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) Y OTRAS OPERACIONES INTERNACIONALES	30

1.1. Introducción

ANTECEDENTES

Con fecha 31 de diciembre de 2013 se crea la entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, como organismo público, mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta esa fecha a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), de manera que la gestión de las redes que actualmente administra dicha entidad, que presentan notables diferencias, tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación, se realice de forma independiente (Art. 1, Real Decreto-Ley 15/2013, de 13 de diciembre).

A partir de su fecha de creación, ADIF - Alta Velocidad asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias conforme se especifica en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario de fecha 29 de septiembre de 2015, y en sus normas de desarrollo, en relación con las infraestructuras ferroviarias cuya titularidad le haya sido atribuida, así como con las que se le atribuyan en un futuro.

Mediante Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, se ha aprobado el estatuto de la entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad.

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

ACTUALIZACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

ÍNDICE Y ESTRUCTURA

Actualizado el índice de la Declaración sobre la Red conforme a la estructura común y Guía de Implementación aprobada por la Asamblea General de Rail Net Europe el 16 de mayo de 2024.

INCLUSIÓN DE NUEVOS ACTIVOS EN LA RED TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

Se incorpora información detallada sobre la variación en los activos (altas, bajas y modificaciones) de la Red titularidad del administrador de infraestructuras, debido a la modernización de la Red existente o, en su caso, la puesta en servicio de nuevos tramos. Asimismo, se relacionan las principales obras de mejora y modernización que se han realizado y/o están en ejecución en las infraestructuras titularidad de ADIF Alta Velocidad.

ACTUALIZACIÓN DEL RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA

Tasas y Cánones

La cuantía de la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario será la establecida en el Título VI, Capítulo I, Sección V de la Ley
La cuantía de la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario será la establecida en el Título VI, Capítulo I, Sección V de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, de conformidad con la modificación introducida en la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica el artículo 93.6 la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y cuyas cuantías se establecen en el capítulo 5 de este documento.

Con la entrada en vigor de la nueva redacción de los artículos 96 y siguientes, (conforme a la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, operada por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre), se establece que las tarifas de los cánones ferroviarios se determinarán por los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, aprobando un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado y sus valores se incluirán en la Declaración sobre la Red.

Durante el ejercicio 2025 serán de aplicación las tarifas de cánones incluidas en el último Reglamento que se haya publicado en el BOE y se encuentre en vigor.

Precios por la Prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares

Durante 2025 serán de aplicación los Precios por la prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares en la RFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobadas por acuerdo del Consejo de Administración de ADIF Alta Velocidad de fecha 28 de noviembre de 2023, de conformidad con el Artículo 102 de la Ley del Sector Ferroviario.

HORARIO DE SERVICIO 2024/2025

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2024/2025, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2025 entrará en vigor el 15 de diciembre de 2024 y tendrá vigencia hasta el 13 de diciembre de 2025 (conforme se determina en el Art. 7.2 de la Orden FOM/897/2005). Se incluyen las fechas determinadas para la realización de los correspondientes Ajustes Concertados y los Ajustes Mensuales. Asimismo, se incluye el Catálogo actualizado de Surcos Internacionales de los Corredores Ferroviarios de Mercancías Atlántico y Mediterráneo.

NORMATIVA FERROVIARIA ACTUALIZADA

Se ha actualizado el Anexo D "Documentación de Referencia", con la información de la legislación en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 1 de octubre de 2024, tanto en el ámbito nacional como europeo, conteniendo adicionalmente las referencias sobre la principal normativa técnica vigente.

MAPAS

Se incluyen los Mapas de la RFIG, en los que se ha actualizado el contenido de los mismos.

En estos nuevos mapas, se incluye toda la información de Adif y ADIF Alta Velocidad, conforme el contenido especificado en las leyendas de cada uno de los mapas, pero, a su vez, permiten visualizar la información agrupada nivel red o diferenciada en función de la titularidad de las infraestructuras de cada uno de los administradores de infraestructuras.

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

El Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible a través de sus planes estratégicos, establece unas directrices específicas para el desarrollo de la política ferroviaria en nuestro país, coherente con la política económica del Gobierno, que sirva como instrumento para el crecimiento económico y la creación de empleo y que se ajuste a los criterios de consolidación presupuestaria. En ellos se define una cartera de servicios públicos del Estado en materia de transportes, y es garantía de calidad y eficiencia, mediante la optimización de las infraestructuras existentes y de una planificación adecuada a las necesidades reales.

El Plan potencia el mantenimiento de las infraestructuras existentes y garantiza la movilidad mediante la prestación de las Obligaciones de Servicio Público (OSP) en condiciones de calidad.

Asimismo, impulsa la participación del sector privado en las inversiones, la optimización del uso de las infraestructuras y la mejora de la competitividad.

Todo ello manteniendo el nivel de seguridad del transporte ferroviario, con un sistema de mantenimiento integral y preventivo, y con un alto estándar de sostenibilidad medioambiental.

Para más información consultar: https://www.transportes.gob.es/ferroviario

1.1.1.1. PRINCIPALES AGENTES DEL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE: ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES

Organización General

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible es responsable de proponer y ejecutar la política del Gobierno en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, de controlar, ordenar y regular administrativamente los servicios de transporte ferroviario y de planificar y programar las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios asociados.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se estructura en los siguientes órganos, directamente dependientes del titular del Departamento:

a) La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, de la que dependen la Secretaría General de Transporte Terrestre, la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo y la Secretaría General de Movilidad Sostenible.

b) La Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible.

Como órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible existe un Gabinete, cuyo titular tiene el rango de director general.

Están adscritos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, a quien corresponde la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de su actividad, las siguientes entidades y entes públicos:

a) Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

b) La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

c) La entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

d) La entidad pública empresarial RENFE-Operadora.

e) La entidad pública empresarial Enaire.

Funciones Relacionadas con el Ferrocarril

Las principales funciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible relacionadas con el ferrocarril son:

- La planificación estratégica del sector ferroviario y su desarrollo.
- La ordenación general y la regulación del sistema ferroviario, que incluye el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento, en especial todo lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario y con las relaciones entre los agentes del sector.
- La definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades públicas empresariales, Adif, ADIF-Alta Velocidad, así como de su sistema de financiación.
- El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés público y el establecimiento del régimen de ayudas a las EE.FF. adjudicatarias.
- La definición y supervisión del régimen tarifario y su aprobación.
- El desarrollo del sistema de incentivos a aplicar por los administradores de infraestructuras ferroviarias.
- La aplicación del régimen sancionador.
- Otras competencias que le vengan atribuidas de acuerdo a la normativa vigente.

Organigrama del Ministerio Transportes y Movilidad Sostenible

Para obtener información adicional consultar el sitio web: https://www.transportes.gob.es/

ÓRGANO REGULADOR

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC

La Ley 3/2013, de 4 de junio, creó el organismo público Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia tiene por objeto garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de una competencia efectiva en todos los mercados y sectores productivos, en beneficio de los consumidores y usuarios.

A los efectos de lo establecido en el apartado anterior, la CNMC ejercerá sus funciones en todo el territorio español y en relación con todos los mercados o sectores económicos.

La CNMC está dotada de personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada y actúa, en el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines, con autonomía orgánica y funcional y plena independencia del Gobierno, de las Administraciones Públicas y de los agentes del mercado. Asimismo, está sometida al control parlamentario y judicial.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario y la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, también, y en particular, en el mercado de transporte de viajeros de alta velocidad.

En particular, ejercerá, bien por iniciativa propia, bien a solicitud de las autoridades competentes o partes interesadas, las siguientes **funciones:**

a) Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario, así como velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.

b) Garantizar la igualdad entre empresas, así como entre cualesquiera candidatos, en las condiciones de acceso al mercado de los servicios ferroviarios.

c) Determinar, a petición de las autoridades competentes o de las empresas ferroviarias o candidatos interesados, que el objeto principal de un servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.

d) Determinar, a petición de las autoridades competentes, del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias o de los candidatos interesados, si está en peligro el equilibrio económico de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes. En caso de que decida que el equilibrio económico puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar el candidato, indicará los cambios posibles que deban introducirse en el servicio que aseguren las condiciones para la concesión del derecho de acceso a la infraestructura.

e) Solicitar a los administradores de infraestructura, a gestores de instalaciones de servicio, a empresas ferroviarias y candidatos, así como a otras empresas involucradas en asuntos que deben ser verificados o comprobados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, toda la información necesaria para el ejercicio de sus funciones, en particular, con la resolución de reclamaciones, supervisión del mercado ferroviario, fines estadísticos y observación del mercado. El plazo no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, el órgano peticionario acuerde y autorice una prórroga limitada que no podrá exceder de dos semanas, siempre de conformidad con lo dispuesto por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

f) Solicitar a la Comisión Europea que examine las medidas específicas adoptadas por las autoridades nacionales en relación con el acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, la concesión de licencias, los cánones o la adjudicación de capacidad.

g) Realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por ley o por norma reglamentaria.

h) Comprobar el cumplimiento de las disposiciones contables aplicables y las disposiciones sobre transparencia financiera establecidas en los apartados 3 y 4 del artículo 21 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en el marco de la normativa ferroviaria, para lo cual podrá realizar o encargar la realización de auditorías a los administradores de infraestructuras, a los explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, a las empresas ferroviarias. En el caso de empresas integradas verticalmente, estas facultades se extenderán a todas las personas jurídicas. Además, podrá también sacar conclusiones de las cuentas respecto de las cuestiones de las ayudas estatales, lo que informará a las autoridades competentes.

i) Velar por que los cánones y los precios privados establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto por el Derecho de la Unión Europea, la legislación del sector ferroviario y su normativa de desarrollo y por qué no sean discriminatorios.

Igualmente, en el marco de las funciones recogidas en el apartado anterior, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará, por iniciativa propia, las actividades de los administradores de infraestructuras ferroviarias y, cuando proceda, las de los explotadores de instalaciones de servicio y empresas ferroviarias, en relación con los siguientes asuntos:

a) La declaración sobre la red, en sus versiones provisional y definitiva, así como los criterios establecidos en la misma, y en particular comprobará si contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que este pueda utilizar para discriminar a los candidatos;

b) El sistema, la cuantía o estructura de cánones, tarifas y precios por la utilización de infraestructuras y servicios.

c) Autorizar al administrador de infraestructuras ferroviarias a la continuidad del cobro de cánones en el caso de una infraestructura declarada congestionada en la que las medidas definidas en el plan de aumento de capacidad no avanzan, bien por razones ajenas al control del administrador de infraestructuras o bien porque las opciones posibles no son viables desde el punto de vista económico o financiero.

d) El proceso de consulta previo a la fijación de cánones y tarifas entre empresas ferroviarias o candidatos y los administradores de infraestructuras e intervenir cuando prevea que el resultado de dicho proceso puede contravenir las disposiciones vigentes.

e) Las disposiciones sobre acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, así como el procedimiento de adjudicación y sus resultados.

f) Gestión del tráfico.

g) Planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado.

h) Cumplimiento de los requisitos del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, independencia de sus funciones esenciales, imparcialidad del administrador de las infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento, así como la externalización y compartición de las funciones del administrador de las infraestructuras ferroviarias.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia estudiará todas las denuncias y, en su caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas las partes interesadas en el plazo de un mes desde de la recepción de la denuncia. Resolverá acerca de cualquier denuncia, tomará medidas para remediar la situación y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia decidirá por iniciativa propia, cuando corresponda, las medidas adecuadas para corregir discriminaciones en perjuicio de los candidatos, distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados, en particular respecto a lo dispuesto en los números 1.º a 9.º del apartado 1.f) del artículo 12.

En el ejercicio de la función de cooperación, a fin de supervisar la competencia en el mercado y coordinar los servicios de transporte ferroviario internacional, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia llevará a cabo, entre otras, las siguientes tareas:

a) Participará y colaborará en una red de reguladores ferroviarios coordinada por la Comisión Europea.

b) Cooperará estrechamente con el resto de organismos reguladores, mediante acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión del mercado y tratamiento de reclamaciones o investigaciones.

c) Cooperará con el resto de organismos reguladores para elaborar principios y prácticas comunes, incluidas disposiciones, para la toma de las decisiones en relación con las funciones recogidas en este artículo, así como para la resolución de los conflictos que surjan en los servicios internacionales.

d) Intercambiará información con el resto de organismos reguladores acerca de su trabajo y de sus motivos y prácticas en la toma de decisiones y en particular sobre los principales aspectos de los procedimientos y los problemas de interpretación de la legislación de la Unión en el ámbito ferroviario incorporada a los ordenamientos nacionales, y cooperarán de otras maneras a fin de coordinar sus tomas de decisiones en el conjunto de la Unión.

e) Cooperará, en el marco de sus funciones reconocidas en este artículo, con otros organismos reguladores afectados sobre cuestiones relacionadas con servicios internacionales, a fin de preparar sus respectivas decisiones y llegar a adoptar una resolución sobre la cuestión.

f) Cooperará y consultará a los organismos reguladores de todos los Estados miembros, si procede a la Comisión Europea, en el caso de reclamaciones, o de investigaciones por iniciativa propia, sobre cuestiones de acceso o tarifación relacionadas con una franja internacional y, así como en relación con la supervisión de la competencia en el mercado de los servicios de transporte ferroviario internacional, y les pedirá toda la información necesaria antes de tomar su decisión. A su vez, cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sea consultada a efectos del tratamiento de una reclamación o investigación en una franja internacional deberá aportar toda la información que tenga derecho a solicitar a su vez en virtud del ordenamiento jurídico español.

g) En caso de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia reciba una reclamación, o efectúe una investigación por iniciativa propia, transmitirá la información pertinente al organismo regulador competente.

h) Podrá revisar las decisiones y prácticas de las asociaciones de administradores de infraestructuras en materia de cánones o adjudicación de capacidad en relación con el transporte ferroviario internacional.

i) Cooperará con los reguladores ferroviarios de otros estados de la Unión Europea en relación a infraestructuras de titularidad compartida, cuando los Estados concernidos así lo acuerden, a fin de unificar las consecuencias de sus decisiones.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia consultará de forma periódica, y en cualquier caso al menos una vez cada dos años, a los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros para tener en cuenta sus puntos de vista sobre el mercado ferroviario en el desarrollo de sus funciones.

En el sector ferroviario, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en exclusiva conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, los explotadores de instalaciones de servicio o prestadores de los servicios, así como las empresas ferroviarias y restantes candidatos, y que versen, en particular, sobre:

1. El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.
2. Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
3. La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones, tarifas y precios que se les exijan o puedan exigírseles.
4. Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a las instalaciones de servicio, y en relación con los servicios que en ellas se llevan a cabo.

5. La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.
6. Las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional cuando proceda conocer y resolver a ella y, en los demás casos, cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea competentes con la franja internacional.
7. La gestión del tráfico.
8. La planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado.
9. El cumplimiento de los requisitos del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, independencia de sus funciones esenciales, imparcialidad del administrador de las infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento, así como la externalización y compartición de las funciones del administrador de las infraestructuras ferroviarias.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia solicitará la información relevante e iniciará las consultas con todas las partes implicadas dentro del plazo de un mes a partir de recibo de la reclamación. En caso de una reclamación contra la negativa de otorgar capacidad de infraestructura, o contra los términos en que esta se otorga, resolverá para confirmar la decisión del administrador de la infraestructura o de la instalación de servicio, o bien para requerir la modificación de esa decisión de conformidad con las instrucciones específicas que se consideren apropiadas.

ÓRGANOS COLEGIADOS

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

CIAF* - Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)

*En los términos establecidos en la disposición transitoria única de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

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

CNTT - Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas (FRC)

FRC - Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT)

Para obtener información adicional visite el sitio Web: https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/organos-colegiados.

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

El 23 de diciembre de 2014, se publica en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto. Dentro del ámbito de competencias correspondientes al Estado, la AESF tiene por objeto la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril, configurándose como un organismo público de los regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

La AESF se guiará por los siguientes **PRINCIPIOS DE ACTUACIÓN:**

a) Independencia en su actuación, respecto de las funciones que tiene asignadas en materia de seguridad del transporte ferroviario.
b) Competencia y responsabilidad en el desarrollo y aplicación de las normas de seguridad ferroviaria nacionales e internacionales, así como en el control de los procedimientos.
c) Promoción y difusión de una cultura de seguridad ferroviaria en todos los ámbitos de actuación.
d) Calidad, eficacia, eficiencia y transparencia en el ejercicio de sus funciones.

La AESF ejercerá, como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, las siguientes **COMPETENCIAS**:

a) Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia.
b) Autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y así como comprobar que mantienen sus requisitos.
c) Supervisar el cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad.
d) Autorizar la puesta en servicio de vehículos.
e) Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, así como supervisarlos posteriormente.
f) Expedir, renovar, modificar o revocar las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura, así como supervisarlas posteriormente.
g) Proponer, elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad y supervisar su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario, así como formular propuestas, directrices y recomendaciones normativas, incluidas las especificaciones técnicas de los subsistemas ferroviarios.
h) Realizar el seguimiento de los objetivos y los niveles de seguridad a través de los indicadores y estadísticas de accidentalidad, así como elaborar informes en materia de seguridad del transporte ferroviario.
i) Organizar y gestionar el Registro Especial Ferroviario, así como supervisar la debida inscripción del personal ferroviario y de la matriculación del material rodante y de los inventarios, estadísticas y bases de datos relacionados con la seguridad del transporte ferroviario, incluidos los inventarios de infraestructuras.
j) Conceder la homologación y, en su caso, suspenderla y revocarla, de los centros de formación y centros de reconocimiento psicofísico del personal ferroviario.
k) Conceder la homologación y, en su caso, suspenderla y revocarla, de los centros de mantenimiento, así como la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento.
l) Ejercer las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en materia de personal ferroviario, y en particular, otorgar, renovar, suspender y revocar las licencias y títulos de conducción de personal ferroviario, así como, proponer el contenido de las pruebas de obtención de títulos habilitantes del personal ferroviario, aprobar los contenidos mínimos de los programas de formación para la obtención de las habilitaciones y las condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud personal.

m) Asistir y participar en los grupos de trabajo de la Agencia Europea Ferroviaria y en otras Organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad o interoperabilidad del transporte ferroviario.

n) Ejercer las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

o) Ejercer las competencias que corresponden al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con la defensa del dominio público ferroviario y con la modificación de la línea límite de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan al administrador de infraestructuras ferroviarias.

p) Ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria.

q) Las demás funciones que se le asignen por norma legal o reglamentariamente.

A la AESF le corresponde también el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias, así como de las habilitaciones de otros candidatos distintos de éstas, incluyendo la elaboración e iniciativa de los proyectos normativos en relación con la solicitud y documentación justificativa de las licencias.

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF

La entidad pública empresarial, Adif, es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF, en el Estatuto de Adif y por lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, especialmente cuando ejerzan potestades administrativas, en la legislación presupuestaria y demás normas de desarrollo que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

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

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

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF - ALTA VELOCIDAD

La entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF, en el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad y por lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, especialmente cuando ejerzan potestades administrativas, en la legislación presupuestaria y demás normas de desarrollo que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

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

ADIF-Alta Velocidad no puede prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad.

ORGANIGRAMA DE ADIF - ALTA VELOCIDAD

Funciones de ADIF - Alta Velocidad

De acuerdo con lo establecido en el Art. 23 de la LSF y de conformidad con el RD 1044/2013, de 27 diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, corresponden al administrador de infraestructuras las siguientes funciones:

a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

b) La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.

c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.

d) La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2.

e) El control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca

f) La explotación de los bienes de su titularidad, la de los bienes que le sean adscritos y la de aquellos cuya gestión se le encomiende.

g) La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.

h) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 de la LSF que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

i) La prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

j) La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.

k) La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

l) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, prevista en el artículo 20.3, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional, así como la participación y cooperación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.

m) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.

n) La elaboración y ejecución de estudios o proyectos en materia de movilidad sostenible o de transporte ferroviario.

o) Cualesquiera otras que se le asignen en esta ley o en sus disposiciones de desarrollo.

p) La adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.

De conformidad con la disposición adicional primera de la Ley 38/2015 del sector Ferroviario ADIF- Alta Velocidad y Adif podrán encomendarse la realización de determinadas actividades mediante la suscripción de un convenio. En dicho convenio se determinará la compensación económica correspondiente a la prestación de los servicios encomendados. En particular, ambas entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de infraestructuras y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuidas ambas entidades, y como excepción a lo previsto en el artículo 19.1, también la gestión de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.

ADIF-Alta Velocidad ha encomendado la realización de determinadas actividades a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, según Convenio de Encomienda de Gestión aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de ADIF- Alta Velocidad en fecha 20 de diciembre de 2019, publicado mediante Resolución, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (BOE núm. 35, de 10 de febrero de 2020), entre otras, las siguientes:

- Mantenimiento de infraestructura.
- Circulación y gestión de capacidad.
- Seguridad en la circulación.
- Seguridad y protección civil.
- Coordinación y seguimiento de operaciones.
- Estaciones.
- Combustible.
- Gestión del área internacional.
- Auditoría interna.

No obstante, lo anterior, ADIF- Alta Velocidad mantiene las competencias y responsabilidades que como administrador de infraestructura ferroviaria le son propias.

MISIÓN Y VISIÓN

ADIF - Alta Velocidad es una entidad pública empresarial, adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad.

Misión

Operar, gestionar y construir una red ferroviaria inteligente adaptada al nuevo ecosistema tecnológico, competitivo y sostenible, contribuyendo de esta forma a los ODS..

Visión

Ser un referente como organización focalizada en la gestión de infraestructuras resilentes, sostenibles, seguras e inteligentes que contribuyan al nuevo modelo de transición ecológica.

EMPRESAS FERROVIARIAS Y CANDIDATOS INSCRITOS EN EL REGISTRO ESPECIAL FERROVIARIO

El listado de empresas con licencia y certificados de seguridad se puede consultar dentro de la página web de la AESF:

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

1.2. Objetivos de la Declaración sobre la Red

La DR es el documento que el administrador de infraestructuras, ofrece a las EE.FF. y otros Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la RFIG titularidad del administrador de infraestructuras, , así como las características y descripción de las instalaciones de servicio y la prestación de servicios en dichas instalaciones.

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

Determinadas cuestiones relativas al contenido de esta DR y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, se desarrollan mediante la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, de conformidad con lo indicado en la Ley del Sector Ferroviario.

1.2.1. RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL, RFIG

La Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros y terminales de mercancías que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento del referido sistema común de transporte, tales como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional, conforme el art. 4 de la LSF.

Todos los elementos que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos conforme a un código oficial, expresando su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las estaciones de viajeros y las terminales de mercancías.

En el Anexo G de esta DR se incluye el Catálogo de Ejes y Líneas de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el administrador de infraestructuras, de conformidad con lo indicado en la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, actualizada conforme lo indicado en la Orden FOM/925/2018, de 10 de septiembre, y en las órdenes TMA/1240/2020, de 8 de diciembre, Orden TMA/488/2021, de 19 de mayo, y Orden TMA/1108/2022, de 11 de noviembre, y lo dispuesto en Art. 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

1.2.2. GRANDES CIFRAS DE LA RED FERROVIARIA TITULARIDAD DE ADIF - ALTA VELOCIDAD

GRANDES CIFRAS DE ADIF - ALTA VELOCIDAD	
Activos no corrientes	51.835.273* miles €
Fondos propios	14.355.864* miles €
Patrimonio Neto	27.093.379* miles €
Empleados ADIF -Alta Velocidad	249[1]

[1] Datos de 31/12/2024 / *Datos provisionales a 31/12/2024

ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS	
Nº de estaciones	46

Datos a 31 de diciembre de 2024

INFRAESTRUCTURA Y CIRCULACIÓN

(*) Red Ferroviaria Titularidad de ADIF - Alta Velocidad	3.981,4	Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Estándar puro (1.435 mm de separación de carriles)	3.026,4	Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Ibérico (1.668 mm de separación de carriles)	175,3	Km.
• Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm de separación de carriles)	580,7	Km.
• Red Mixta (combinación Ancho Ibérico y Ancho Estándar)	199,1	Km.
Líneas Equipadas con ERTMS	2.736,2	Km.
Líneas Equipadas con ASFA	3.981,4	Km.
Líneas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados	3.976,9	Km.
Líneas dotadas con CTC	3.905,9	Km.
Línea electrificada	3.752,3	Km.
(**) Nº Circulaciones de Trenes	389.484	

*1ª versión trimestral 2025 de Tramificación Común / Citra - 1 de enero 2025

** Datos acumulados a diciembre 2024.

1.3. Aspectos Legales

1.3.1. MARCO LEGAL

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

1.3.2. ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

Consideraciones Generales

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

La presentación de la solicitud de adjudicación de capacidad tanto lineal como en Instalaciones de Servicio, conllevará implícita la aceptación de los derechos y obligaciones contenidos en la DR, por parte de los Candidatos. La mención que pudiera incluirse en la presente DR a disposiciones vigentes (Leyes, Reales Decretos, Órdenes Ministeriales, Resoluciones, etc.) tendrá carácter únicamente informativo, prevaleciendo en todo caso el texto de la disposición a la que se refiere.

Información sobre Seguridad en la Circulación

En cuestiones de Seguridad, en relación con la circulación y la reglamentación, la información contenida en la presente DR tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo especificado en el Capítulo 6 de esta DR, asimismo, en caso de que en el contenido de la DR haya discrepancia con lo recogido en los documentos técnicos y reglamentarios vigentes en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias, deberán prevalecer siempre estos últimos.

El Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprobó el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) establece las reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y de las maniobras se realice de forma segura, eficiente y puntual, tanto en condiciones de explotación normal como degradada, incluyendo su recuperación efectiva tras una interrupción del servicio, asimismo el documento proporciona un marco regulador único de los procesos operativos en los que exista una interfaz directa entre el Administrador de Infraestructura (AI) y la Empresa Ferroviaria (EF), unificando los criterios de operación de los distintos AI en los distintos anchos de la Red.

De acuerdo con la normativa vigente, y en concreto de conformidad con el título V de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, el administrador de infraestructuras, dispone de la correspondiente Autorización de Seguridad renovada por la Agencia Estatal de Seguridad, según resolución de fecha 26/11/2020 y posteriormente revisada para la inclusión en su alcance de la certificación como entidad encargada del mantenimiento, según resolución de fecha15 de junio de 2022. Los sistemas de Gestión de Seguridad en la Circulación de los administradores de infraestructuras han de cumplir los requisitos establecidos en el Reglamento Europeo Delegado (UE) 2018/762, por el que se establecen métodos comunes de seguridad

sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad, de aplicación en España desde el 31 de octubre de 2020.

1.3.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES

En el Anexo J se facilita la información acerca de los diferentes procedimientos que la legislación del sector ferroviario y la presente Declaración sobre la Red establecen para la resolución de aquellos conflictos y recursos que se susciten en relación con el proceso de adjudicación de capacidad, la prestación de servicios ferroviarios y el sistema de incentivos.

Asimismo, se facilita información acerca del procedimiento a seguir en aquellas reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y otros candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, que versen sobre cuestiones referidas a la aplicación de la presente Declaración sobre la Red, los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados, cuestiones de trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras ferroviarias, Instalaciones de Servicio o a los servicios ligados a éstas, así como reclamaciones que versen sobre la prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

1.4. Estructura de la DR

El contenido de esta DR se ajusta a lo establecido en el Anexo III de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y a lo indicado en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.

La estructura de este documento es, a su vez, coherente con el índice común fijado por Rail Net Europe, conforme a la última actualización de la estructura común y Guía de Implementación aprobada por Rail Net Europe en la Asamblea General celebrada con fecha 31 de mayo de 2023, organización a la que contribuye activamente el administrador de infraestructuras ferroviarias. En esta Declaración se ha aplicado la estructura común de RNE, cuyo objetivo es que todos los Candidatos y Empresas Ferroviarias puedan acceder a documentos similares en los diferentes países, disponiendo de la misma información y en la misma ubicación. Con ello se facilitan los procedimientos de acceso a la infraestructura, especialmente en la programación de tráficos internacionales.

Con arreglo a este principio, la DR se estructura en **siete Capítulos, Anexos, Mapas y Catálogos**, según se indica a continuación:

CAPÍTULO 1
Información General; Breve descripción del sector ferroviario en España.

CAPÍTULO 2
Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias; se describen las principales características técnicas y funcionales de la RFIG titularidad del administrador de infraestructuras, disponible para la solicitud de adjudicación de capacidad.

CAPÍTULO 3
Condiciones de Acceso; Contiene los requisitos legales necesarios que regulan el acceso a la RFIG titularidad de ADIF- Alta Velocidad de las empresas ferroviarias.

CAPÍTULO 4

Adjudicación de Capacidades; Describe el proceso por el cual el administrador de infraestructuras asigna franjas horarias a las Empresas Ferroviarias y Candidatos, así como capacidad en instalaciones de servicio.

CAPÍTULO 5

Servicios de ADIF- Alta Velocidad; Descripción de los servicios que puede prestar ADIF- Alta Velocidad y Régimen Económico y Tributario; Descripción de las tasas ferroviarias y cánones, así como de los precios por prestación de los Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares.

CAPÍTULO 6

Operaciones; Descripción los procedimientos de gestión del tráfico, incluidos los procedimientos que deben seguirse en caso de incidentes, (normas relativas a las obligaciones que el solicitante y/o el administrador de infraestructura deben seguir para las operaciones de tren y de maniobras)

CAPÍTULO 7

Instalaciones de Servicio; ofrece una visión general de las instalaciones de servicio del administrador de infraestructuras y de otras instalaciones de servicio conectadas a la RFIG en aplicación del Reglamento de Ejecución UE 2017/2177.

ANEXOS

En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto de frecuente actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo (horario de servicio, catálogo de surcos internacionales mercancías, modelo de solicitud de capacidad, legislación, glosario, catálogo de ejes y líneas de la RFIG, capacidad media de las principales líneas y servicios de ADIF- Alta Velocidad, clasificación de líneas por tipos, acuerdo marco, procedimiento de resolución de conflictos, capacidad marco).

MAPAS

Mapas RFIG con las principales características de las redes titularidad de Adif y ADIF- Alta Velocidad.

RELACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO

Información general de la instalación, titular/explotador (de cada uno de los servicios), condiciones de acceso, condiciones de prestación de los servicios condiciones de uso, oferta de servicios y precios. Información del administrador y del resto de titulares / explotadores de instalaciones de servicio, disponibles en la aplicación PISERVI.

CATÁLOGO DE OFERTA DE CAPACIDAD EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

Relación de vías ofertadas en las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras.

CATÁLOGO DE LAS RESTRICCIONES DE CAPACIDAD EN LA RFIG

Relación restricciones de la capacidad.

CATÁLOGO VÍAS DE APARTADO ADSCRITAS A ESTACIONES COORDINADAS

Relación de vías ofertadas en las estaciones coordinadas.

CATÁLOGO DE LAS TABLAS DE COSTES DEL SUMINISTRO DE LÍNEAS ELECTRIFICADAS

Documento que se actualiza mensualmente con los precios y ratios que sirven para emitir la factura correspondiente de los servicios realizados en cada mes.

1.5. Período de Validez, Actualización y Publicación de la DR

1.5.1. PERIODO DE VIGENCIA

La DR entrará en vigor tras su publicación y se aplicará a las solicitudes de capacidad y a las operaciones de transporte ferroviario del horario de servicio comprendido entre el 15 de diciembre de 2024 a las 00:00 y el 13 de diciembre de 2025 a las 24:00 h. y podrá ser actualizada por el administrador de infraestructuras ferroviarias cuando así lo requieran sus contenidos.

1.5.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN

La declaración sobre la red se actualizará y modificará cuando cambien las condiciones de uso de la infraestructura ferroviaria, de las instalaciones de servicio y/o la prestación de servicios en dichas instalaciones. Estas modificaciones no podrán suponer restricciones o limitaciones de la Capacidad adjudicada, salvo que se produzcan circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas, o presten su consentimiento los adjudicatarios afectados o bien formen parte de actuaciones de naturaleza eventual necesarias para la explotación. En este último supuesto, será suficiente a efectos de publicidad la comunicación a los adjudicatarios afectados y la disponibilidad para cualquier Candidato, en tanto se incorporan a la publicación ordinaria anual.

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

1.5.3. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Aprobada la Declaración sobre la Red por el Consejo de Administración de ADIF- Alta Velocidad se publica en la web, www.adifaltavelocidad.es en formato PDF o similar.

La Declaración sobre la Red se publica en idioma castellano, en las lenguas cooficiales de las distintas comunidades autónomas, así como en lengua inglesa. En caso de discrepancia en cuanto a su contenido, prevalecerá la versión en lengua castellana.

1.6. Directorio de ADIF - Alta Velocidad

El administrador de infraestructuras pone a disposición de las EE.FF. y otros Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura ferroviaria, tanto para la prestación de los diferentes servicios de transporte de viajeros y mercancías, como para la realización de pruebas en las infraestructuras ferroviarias. A continuación, se detalla el Directorio de ADIF-Alta Velocidad.

ADIF Alta Velocidad

Sede Central

Sede electrónica: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3

Comunicación y Relaciones Externas

Subdirección de Relaciones con los Medios

Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3

Ventanilla única para empresas ferroviarias y candidatos

Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3

Autorización de Conexiones a la RFIG, Cargaderos

Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3

Autorización para la Realización de Pruebas en la RFIGt

Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial (Adif)

Solicitud de pruebas:
https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3

Información sobre Estaciones de Viajeros

Subdirección de Servicios al Cliente y Planificación

Dirección de Estaciones de Viajeros (Adif)
Gestión de Instalaciones de Servicios

Avenida Pío XII, 110; Edificio 18

Información sobre Suministro de Energía Eléctrica de Tracción

Subdirección de Gestión de Energía Eléctrica de ADIF-Ata Velocidad

Avenida Pío XII,97 -1ª planta

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

Ventanilla Única Adif (Adif OSS)

Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad (Adif)
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad

Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, Edificio 21
Calle Agustín de Foxá, 50

RNE Ventanilla Única (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo

Ventanilla Única (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo

Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad (Adif)
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad

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

Asignación de Capacidades en Líneas Ferroviarias Integradas a la REFIG

Dirección de Gestión de Capacidad

Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)

Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, Edificio 21
Calle Agustín de Foxá, 50

Control de Tráfico de Trenes y Planes de Contingencias

Centro de Gestión de Red H24

Dirección de Tráfico (Adif)
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad

Calle Méndez Álvaro, 1

Seguridad en la Circulación

Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación

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

Autorización del Material Rodante

Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación

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

Información sobre Protección Civil

Dirección de Protección y Seguridad

Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 49
Edificio andén vía 1

Estudios para Transportes Excepcionales

Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación

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

Innovación Tecnológica

Centro de Tecnologías Ferroviarias
Subdirección de Innovación Estratégica

Calle Severo Ochoa, 9

1.7. Cooperación internacional entre los distintos Administradores de Infraestructuras

1.7.1. CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC

El Reglamento (UE) No 913/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, entró en vigor el 9 de noviembre de 2010. Este reglamento requiere que los estados miembros establezcan Corredores de Mercancías orientados al mercado internacional para alcanzar los siguientes objetivos:

- Crear una red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo, mejorando la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías en relación con otros medios de transporte.
- Fortalecer la cooperación entre administradores de infraestructuras en aspectos clave como la asignación de surcos, el despliegue de sistemas interoperables y el desarrollo de la infraestructura.
- Encontrar el equilibrio adecuado entre el tráfico de mercancías y el de pasajeros a lo largo de los Corredores de Mercancías, dar una capacidad adecuada de transporte de mercancías en consonancia con las necesidades del mercado y garantizar el cumplimiento de los objetivos comunes de puntualidad de los trenes de mercancías.
- Promover la intermodalidad entre el ferrocarril y otros modos de transporte mediante la integración de las terminales en el proceso de gestión de los corredores.

El administrador de infraestructuras ferroviarias participa en dos Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías el Atlántico y el Mediterráneo, de conformidad con las disposiciones del Reglamento.

CORREDOR ATLÁNTICO

El administrador de infraestructuras ferroviarias y los Administradores de Infraestructuras de Portugal (IP), Francia (SNCF Réseau) y Alemania (DB Netz), integran este corredor que suma más de 6.200 Km. de vías a lo largo del eje Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões/Valongo - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/Paris/Nantes/La Rochelle/Le Havre/Metz/Estrasburgo - Mannheim, cruzando las fronteras internacionales de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irún/Hendaya y Forbach/Saarbrucken.

El catálogo de surcos internacionales de mercancías de este corredor se encuentra disponible en:

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

CORREDOR MEDITERRÁNEO

El administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con Línea Figueras Perpignan S.A. (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 este Corredor.

El Corredor Mediterráneo conecta Madrid, Algeciras y los principales puertos de la costa Este Española con Europa a través de Francia, suma más de 7.000 Km. de vías a lo largo del eje Almería-Valencia/Algeciras_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Venice-Trieste/ Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

El catálogo de surcos internacionales de mercancías de este corredor se encuentra disponible en:

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

1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) Y OTRAS COOPERACIONES INTERNACIONALES

El administrador de infraestructuras ferroviarias es miembro de RailNetEurope (RNE), que es una organización que agrupa a los administradores de infraestructuras ferroviarias y organismos de adjudicación europeos (IMs/ABs). RNE facilita el negocio ferroviario internacional desarrollando procesos comerciales internacionales armonizados en forma de plantillas, manuales y directrices, así como herramientas informáticas.

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

Existe una red de Ventanillas Únicas de contacto (One Stop Shops - OSS) que representa a cada administrador de infraestructuras en el tráfico internacional. Constituyen un único punto de contacto para toda la ruta internacional de un servicio ferroviario, desde las preguntas iniciales relativas al acceso a la red hasta las solicitudes de surcos internacionales y la revisión de resultados después de un servicio ferroviario.

Ventanilla Única de Contacto del administrador de infraestructuras ferroviarias, OSS Adif: C/ Agustín de Foxá, 50 (edificio 21) Estación de Madrid Chamartín Clara Campoamor ES_28036 Madrid - gescapacidadinternacional@adif.es

La relación de contactos de las OSS se encuentra disponible en: https://rne.eu/organisation/

El administrador de infraestructuras ferroviarias forma parte de las siguientes organizaciones internacionales:

- UIC, Unión Internacional de Ferrocarriles, asociación mundial que promueve el transporte ferroviario a nivel global, a través proyectos técnicos, investigación ferroviaria y soluciones estandarizadas.
- EIM, Administradores de Infraestructura Europeos, asociación europea sin ánimo de lucro que representa los intereses comunes de los administradores europeos de infraestructuras ferroviarias ante la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria Europea.
- PRIME, Plataforma de administradores de infraestructuras ferroviarias en Europa establecida entre DG MOVE y los administradores de infraestructuras con el objetivo de mejorar la cooperación internacional de los administradores de infraestructuras ferroviarias, apoyar la implementación de la política ferroviaria europea y desarrollar evaluaciones comparativas del rendimiento para el intercambio de mejores prácticas.

Paralelamente, el administrador de infraestructuras ferroviarias ha formalizado acuerdos de cooperación con otros administradores de infraestructuras para fomentar el intercambio de experiencias y el desarrollo de proyectos comunes.

2 INFRAESTRUCTURA

2.1. Introducción

2.2. Ámbito de la Red titularidad de ADIF-AV

2.3. Descripción de la Red

2.4. Restricciones de Tráfico

2.5. Disponibilidad de la Infraestructura

2.6. Desarrollo de la Infraestructura

ÍNDICE

2.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS 35
2.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES 35

2.3.1. TIPOLOGÍA DE VÍAS 39
2.3.2. ANCHO DE VÍAS 39
2.3.3. ESTACIONES DE VIAJEROS Y TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS 39
2.3.4. GÁLIBO 39
2.3.5. LÍMITE DE CARGA 40
2.3.6. RAMPAS CARACTERÍSTICAS 41
2.3.7. VELOCIDADES MÁXIMAS 41
2.3.8. LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES 42
2.3.9. SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA 42
2.3.10. SISTEMAS DE SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN 43
2.3.11. SISTEMAS DE CONTROL Y GESTIÓN DEL TRÁFICO 45
2.3.12. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN 46
2.3.13. SISTEMAS DE CONTROL Y PROTECCIÓN DEL TREN 46
2.3.14. AUTOPISTAS FERROVIARIAS 48
2.3.15. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD 48

2.4.1. INFRAESTRUCTURAS ESPECIALIZADAS 49
2.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL 50
2.4.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 51
2.4.4. RESTRICCIONES EN TÚNELES 52
2.4.5. RESTRICCIONES EN PUENTES / VIADUCTOS 52

2.6.1. ACTUACIONES PREVISTAS 54
2.6.2. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DE LA RFIG TITULARIDAD DE ADIF - ALTA VELOCIDAD 59

2.1. Introducción

En este capítulo se describen las características principales de las infraestructuras ferroviarias gestionadas por el administrador de infraestructuras. La infraestructura ferroviaria, conforme se determina en el artículo 3 de la Ley del Sector Ferroviario y su anexo IV, se compone de los siguientes elementos:

a) Terrenos sobre los que se asientan las vías.

b) Obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento plantaciones de protección de taludes, etc.; andenes de viajeros y de mercancías, incluidos los situados en estaciones de viajeros y en terminales de carga; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves.

c) Obras civiles: puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.

d) Pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera.

e) Superestructuras, especialmente: carriles, carriles de garganta y contracarriles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción).

f) Calzadas de los patrios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie.

g) Instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicaciones de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía.

h) Instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación.

i) Instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes.

j) Edificios utilizados por el servicio de infraestructuras, incluida una parte de las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte.

k) Cambiadores de ancho.

Siempre que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción, así como de los ramales de desviación para particulares.

2.2. Ámbito de la Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad

La administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se regirán por lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en sus propios estatutos y en la legislación presupuestaria y en las demás normas de desarrollo que le sean de aplicación.

De conformidad con el contenido del artículo 1.7 del Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre, y lo dispuesto en la disposición adicional primera de la LSF, ADIF - Alta Velocidad ha encomendado a Adif, entre otras, la gestión de la capacidad de la infraestructura, de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.

Todos los elementos que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se incluirán en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, en el que se relacionarán las líneas y tramos ferroviarios conforme a un código oficial, expresando asimismo su origen y destino y una breve referencia a sus características técnicas, así como las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías. En el Anexo F de esta DR se incluye el Catálogo de Líneas y Tramos de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el administrador de infraestructuras, de conformidad con lo publicado en la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, y lo dispuesto en el Art. 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

La red titularidad de ADIF - Alta Velocidad está compuesta por líneas principalmente de tráfico de Viajeros. Consta de líneas de dos anchos de vía diferentes:

- Ancho Ibérico (separación entre carriles 1.668 mm).
- Ancho Estándar (separación entre carriles 1.435 mm).

Algunas secciones de líneas cuentan con el denominado tercer carril, es decir, los tramos están dotados de doble ancho (ibérico y estándar), estas vías de ancho mixto permiten la circulación de trenes por los dos anchos con un único sistema de bloqueo. Las principales líneas de la red titularidad de ADIF - Alta Velocidad cuentan con doble vía.

En los Mapas se incluyen informaciones relativas a identificación y situación de las principales estaciones y nudos ferroviarios de la Red titularidad del administrador de infraestructuras, así como las distancias kilométricas entre aquéllos, con detalle de los diferentes tipos de vía (vía única y doble vía y electrificada o sin electrificar).

El contenido de este Capítulo y de los anexos de esta Declaración sobre la Red relacionados con el mismo son de carácter informativo, por lo que, en caso de discrepancia con cualquier requisito técnico contenido en los documentos legislativos y normativos vigentes en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias deberá prevalecer este último.

En el Manual de Capacidades que se remite por la Subdirección de Servicios de Circulación de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad, a todas las EE.FF. y Candidatos que realizan tráfico ferroviario. se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la Red, se puede consultar un resumen por líneas de este documento en el Anexo G.

La integración del transporte por ferrocarril en Europa exige una compatibilidad técnica de la infraestructura, del material rodante y de la señalización, así como una compatibilidad de procedimientos operacionales y legales en toda la red ferroviaria europea para lograr el objetivo de la interoperabilidad del sistema ferroviario. En España existen actualmente 3.121,1 Km. de líneas que operan con ERTMS, de los cuales 2.736,2 Km. corresponden a infraestructura titularidad de ADIF- Alta Velocidad.

2.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS

Ver Mapas, en documento anexo a esta Declaración sobre la Red y el catálogo de Ejes y Líneas de la RFIG en el Anexo F.

2.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES

La Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad está conectada con la red de Francia (SNCF Réseau) en ancho UIC por Figueres - Vilafant a través del Administrador de Infraestructura Línea Figueras Perpignan, S.A y con la red de Portugal (IP), de ancho ibérico, a través del punto fronterizo Badajoz/Elvas. Y dentro del territorio nacional conecta en diversos puntos con la red titularidad de Adif.

De conformidad con la disposición adicional decimoséptima de la Ley del Sector Ferroviario, se consideran secciones fronterizas las infraestructuras ferroviarias incluidas en la RFIG situadas en las fronteras con Francia y Portugal. Estas secciones se identificarán como tales en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la RFIG, con indicación de las estaciones que las limitan. Reglamentariamente se podrán establecer, con objeto de facilitar el tráfico ferroviario transfronterizo, excepciones a la normativa aplicable al resto de la RFIG sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que serán de aplicación a las circulaciones que tengan origen o destino en la estación de la RFIG que delimita la sección fronteriza.

SECCIONES TRANSFRONTERIZAS					
SECCIONES TRANSFRONTERIZAS	ESTACIONES FRONTERIZAS	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS	CONDICIONES OPERATIVAS		
			ANCHO	ELECTRIFICACIÓN	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
ESPAÑA / FRANCIA	Figueres Vilafant - Perpignan	Adif - LFP, S.A.	1435 (mm)	25 KV CA / 1,5 KV CC	Consigna AO/CO Nº 04/22
ESPAÑA / PORTUGAL	Badajoz - Elvas	Adif - IP	1668 (mm)	NO / NO	Consigna CO- nº 4/23 (León), nº 8/23 (Sevilla) / IET nº 04 IP.-(Dirección de Circulación Ferroviaria - DCF)

PUERTOS CON CONEXIÓN A LA RFIG

PUERTOS CON CONEXIÓN A LA RFIG		
PUERTO	PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
Santander	A 1200 m de la señal M4 (bajo el puente de la autovía S-10). Delimitado por cartelones	Consigna AO/CO Nº 5/18
Bilbao	-Por el lado Zierbena, frente a la señal M16, en el Pk 17+345. -Por el lado Santurtzi, frente a las señales M19 y M21, en el Pk 15+335 Delimitado por cartelones	Consigna AO/CO Nº 2/22
Pasaia	Puertas de acceso al Puerto, Pk 629+ 618, a 25 m de la señal M1 Delimitado por cartelones	Consigna AO/CO Nº 2/19
Tarragona	Conexión 1: en el centro del escape 6/8, coincidente con el pk 274/468 de la línea 210 de Miraflores a Tarragona Conexión 2: a 18,544 metros antes de la señal S2/P3, en el lado Puerto.	Consigna CO Nº 5/21
Huelva	Dos puntos de conexión física: 1 Línea de conexión entre aguja 79 (PK 107+585) de la línea Majarabique Huelva Término y Paso a Nivel tipo a en PK 000+018. 2.- Ramal Torre Arenillas - Coto de Palos, señal cuadrada de parada absoluta y calce descarrilador X4	Consigna AO/CO Nº 0027/17
Málaga	km 0,646 del Ramal, a continuación del Paseo Marítimo Antonio Machado. Coincide con el punto funcional. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 00001/21
Sevilla	Situado en la línea de conexión La Salud - Puerto de Sevilla PK 001+717. En la lado puerto del puente que cruza sobre el río Guadaira. Señalizado mediante cartelón	Consigna AO/CO Nº 0001/22
Bahía de Algeciras	Ramal de acceso Algeciras Estación - Puerto de Algeciras. Exactamente debajo del Paseo de la Conferencia de esta ciudad. Señalizado mediante cartelón	Consigna CO Nº 0002/20
Castelló	Baliza de señal, a 5 metros de la señal S2/PT con PK:0+137 de Les Palmes por el lado puerto	Consigna AO/CO 00004-18
Valencia	Puerta de acceso alPuerto (PK 0+ 806) protegida por las señales ferroviarias EP6 - EP8 y EP10 a la entrada y por las señales SP5 - SP7 y SP9A - SP9B - SP9C a la salida	Consigna AO/CO Nº 3-18 conexión APv- FSL
Cartagena	P.K. 11+310 de la línea de conexión, distante 800 metros de la señal M1 de Escombreras	SIN CONSIGNA PUBLICADA Consigna ATOI_CTOI 00001-22 baja 1M y acceso puerto
Alicante	Se encuentra situado a la atura de la baliza ASFA de la señal E3 de entrada a la estación de Sant Gabriel.	Consigna AO/CO 00002-19 Puerto Alicante

PUERTOS CON CONEXIÓN A LA RFIG		
PUERTO	PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
Gijón (ancho ibérico)	a) Línea 152 Gijón Puerto - Veriña: a 100 metros de la señal 14S dirección Estación de Veriña. b) Línea 150 Aboño - Veriña: a 25 metros de la señal E1 correspondiente al enclavamiento del Puerto dirección Aboño. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 280/327
Gijón (ancho métrico)	P.K. 8+124 donde se ubica el poste de punto protegidode entrada a la estación de Aboño Mercancías. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO 4/23
Aviles (ancho ibérico)	Portón existente en el vallado perimetral, en dirección del Puerto, tras rebasar el desvío nº19 de la estación de San Juan de Nieva. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 07/19
Aviles (ancho metrico)	P.K. 1+020 de la Línea 758 La Maruca Mercancías - Puerto de Avilés. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 08/19
Vilagarcía de Arousa	P.K. 53,931 a 22 metros de la señal S2/P en sentido hacia el Puerto. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 292/390
A Coruña	P.K. 545,841, referido a la línea 834, en la punta del espadín del desvío C1 de la Red del Puerto de A Coruña. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 13/19
Ferrol	P.K. 1,820 de la línea de conexión, que nace en la estación de Ferrol, tras la salida del túnel, en dirección al Puerto de Ferrol. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 03/21
Marín	El PK 5,404 del ramal de conexión a 20,20m de la señal SPM, en dirección al puerto. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 15/19
Vigo	El portón de cierre del vallado que separa la terminal de Adif del puerto, situado a continuación del calce X13. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO Nº 14/19

2.3. Descripción de la Red

Las empresas ferroviarias que dispongan de licencia y certificado de seguridad pueden, solicitar acceso a la aplicación RGD, gestionada por la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación mediante la cual pueden acceder a la información de circulación de las líneas ICL.

La información que se ofrece en **ICL**, entre otra, es la siguiente:

- Sistemas de comunicación con los centros de control, teléfonos GSM_R, etc
- Detectores de ejes calientes
- Carga máxima por eje y metro en las distintas líneas y tramos de la RFIG
- Informaciones sobre básculas dinámicas
- Rampas características
- Restricciones en túneles
- Restricciones en Puentes/Viaductos
- Pasos a Nivel
- Túneles, indicando ubicación, nombre y longitud, información específica, pasillos de peatones, puntos de salida, zonas seguras de evacuación.
- Sistemas de energía:
    - Sistemas de alimentación eléctrica (tensión y frecuencia)
    - Zonas neutras sin alimentación (si existen)
    - Restricciones relacionadas con el consumo (si existen)
    - Condiciones respecto al freno de recuperación (si existen)

La información de Circulación de las líneas, **ICL**, se publica con carácter anual y mensual:

ICL Anual

Se publicará durante el mes de diciembre para su aplicación a partir del 1 de enero del año siguiente. Es un documento único para toda la RFIG en formato pdf y se distribuye a través de RGD. Podrán realizarse otras publicaciones si existieran cambios sustanciales en sus contenidos.

ICL Mensual

Se publica mensualmente el día laborable más próximo al 20 de cada mes. Se distribuye en formato Pdf a través de RGD.

2.3.1. TIPOLOGÍA DE VÍAS

La red titularidad del administrador de infraestructuras está compuesta fundamentalmente por líneas de vía doble electrificada.

Ver Mapas que se incluyen como documento anexo a esta DR.

2.3.2. ANCHO DE VÍAS

En el Anexo F, Catálogo de Ejes y Líneas de la RFIG y en los mapas, en documento anexo a esta DR, se representan los tipos de vía existentes en la Red titularidad del administrador de infraestructuras.

2.3.3. ESTACIONES DE VIAJEROS Y TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Ver Capítulo 7, las Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, disponibles en la aplicación PISERVI y el Catálogo de Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio y los Mapas, que se incluyen como documentos anexos a esta DR.

2.3.4. GÁLIBO

En el BOE nº 185 del 4 de agosto de 2015 se publicó la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio por la que se aprueba la "Instrucción Ferroviaria de Gálibos". Esta Instrucción tiene por objeto definir los gálibos a considerar, tanto para la construcción de vehículos (gálibo del material rodante), como para la colocación de elementos próximos a la vía (gálibo de implantación de obstáculos).

Asimismo, se definen los gálibos de cargamento en vagones abiertos, así como las distancias mínimas que el cargamento debe mantener con las paredes laterales o teleros de los vagones de carga.

El cumplimiento de esta Instrucción garantiza la seguridad de la circulación ferroviaria, al evitarse las interferencias entre los vehículos, y de éstos con la infraestructura.

Esta Instrucción se ha redactado en coherencia con la norma de gálibos EN 15273:2013 y respeta las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los subsistemas de infraestructura, material rodante y energía de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad y convencional.

En la propia Instrucción, se definen entre otros los siguientes conceptos:

- **Gálibo:** Contorno de referencia, más unas reglas asociadas, que permiten definir el perfil constructivo máximo del material rodante, el perfil del cargamento y el perfil fuera del cual deben instalarse las estructuras fijas o provisionales.
- **Gálibo del material rodante:** Contorno de referencia cinemático, más unas reglas que definen las reducciones a aplicar a dicho contorno. Estas reducciones son función de las características geométricas del material, de la posición de la sección en relación a los ejes, de la altura del punto considerado en relación al plano de rodadura, de las holguras de construcción, de los desgastes máximos previstos y de las características elásticas de la suspensión. El contorno resultante de aplicar las reducciones define el espacio que no debe superar el perfil constructivo del material rodante.
- **Gálibo de implantación de obstáculos:** Espacio en torno a la vía, que no debe ser invadido por ningún objeto u obstáculo, ni por vehículos que circulen sobre vías adyacentes, al objeto de preservar la seguridad en la explotación.
- **Gálibo de cargamento:** Contorno de referencia estático más unas reglas que definen las reducciones a aplicar a dicho contorno. El contorno resultante define el espacio que no debe superar ni el cargamento, ni los teleros o paredes laterales de los vagones utilizados para la carga.

En el BOE de 18 de febrero de 2023 se publicó la Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero, en la que, entre otras, se modifica la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la Instrucción ferroviaria de gálibos.

De conformidad con su disposición final quinta, dicha orden TMA/135/2023, entrará en vigor el 1 de julio de 2023.

Para cualquier análisis de actuación que implique la definición del gálibo de autopista ferroviaria, entendiendo como tal la definición de los gálibos de partes altas de autopista ferroviaria para el conjunto de material rodante más semirremolque a utilizar en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por Adif y Adif Alta Velocidad, se atenderá a lo establecido en la NAG 5-1-0.0 "Gálibos Autopista Ferroviaria".

2.3.5. LÍMITE DE CARGA

MASA POR EJE Y MASA POR METRO LINEAL

Las líneas y tramos de la RFIG de ancho ibérico titularidad de ADIF - Alta Velocidad se hallan clasificadas, a estos efectos, en dos categorías, cuyas características definitorias se recogen en el siguiente cuadro, en función de la carga admitida por eje y por metro lineal.

CATEGORÍA DE LAS LÍNEAS	MASA MÁXIMA	
	POR EJE	POR METRO
C4	20, 0 t	8, 0 t
D4	22, 5 t	8, 0 t

En la actualidad la mayoría de las líneas de la Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad son de Categoría D4. No obstante, pueden existir algunas restricciones puntuales que afectan a determinados puntos y líneas.

CARGA MÁXIMA REMOLCABLE

Será responsabilidad de la EF indicar la carga máxima remolcable para cada una de sus locomotoras en aplicación de la Especificación Técnica de Interoperabilidad de Explotación y Gestión del Tráfico, conforme a la información facilitada por el administrador de infraestructuras ferroviarias para cada una de las líneas o tramos por los que vaya a circular.

Con carácter general, la determinación de la carga máxima se realiza sobre la base de considerar dos parámetros:

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

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

2.3.6. RAMPAS CARACTERÍSTICAS

En los Mapas, en documento anexo a esta DR, se representan las rampas características de los tramos más importantes de la Red en ambos sentidos de circulación.

2.3.7. VELOCIDADES MÁXIMAS

TIPOS DEL MATERIAL RODANTE

A efectos de velocidades máximas, el material rodante se clasifica por Tipos, con relación a los siguientes elementos determinantes:

- La velocidad máxima autorizada para cada vehículo.
- La aceleración sin compensar admitida por los vehículos, según las siguientes cinco clases contempladas:

TIPOS	N	A	B	C	D
Aceleración (m/s2)	0,65	1	1,2	1,5	1,8

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

CUADRO DE VELOCIDADES MÁXIMAS

El "Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes" es el documento oficial que recoge las velocidades máximas autorizadas en cada línea. Las líneas de la Red de Alta Velocidad permiten velocidades de 300 Km./h o superiores. Las principales líneas de la Red Convencional de ancho ibérico admiten, en general, velocidades entre 160 y 220 Km./h.

Se incluye en los mapas un resumen del régimen de velocidades máximas de cada trayecto.

2.3.8. LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES

La longitud de las vías de las estaciones, así como otros condicionantes de explotación, sirven de base para la determinación de la longitud máxima de los trenes en las distintas líneas. En documento anexo a esta DR, se incluyen los mapas con la longitud máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciados para tráficos de viajeros y de mercancías.

En la actualidad la infraestructura gestionada por el administrador de infraestructuras permite la circulación de trenes de hasta 750 m. en el trayecto Barcelona-Frontera Francesa.

En el marco del Plan de Impulso y Dinamización del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, el administrador de infraestructuras ferroviarias promueve medidas de gestión que posibiliten y satisfagan la demanda de aumento de longitudes de los trenes por parte de las EE.FF.

Para circular con una longitud superior a la máxima permitida en una línea o tramo, longitud especial, es necesario solicitar autorización expresa a la Dirección de Gestión de Capacidad de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad para los trenes Regulares u Ocasionales y a la Dirección de Tráfico (H24) del administrador de infraestructuras para los trenes inmediatos.

2.3.9. SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

La Red titularidad de ADIF - Alta Velocidad cuenta con **3.752,3 Km**. de líneas electrificadas, en los dos anchos de vía, empleándose dos tipos distintos de tensión.

CORRIENTE ALTERNA

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

CORRIENTE CONTINUA

Se utiliza, en general, una tensión nominal de 3.000 V en la Red Convencional.

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluyen en los mapas, los tramos electrificados de la Red titularidad de ADIF- Alta Velocidad, así como el tipo de electrificación disponible en los mismos.

Composición de los Pantógrafos

Actualmente la red electrificada en 3kV corriente continua es compatible con pantógrafos provistos tanto de frotadores de cobre o aleación de cobre como de frotadores de carbono impregnado en cobre o aleación de cobre. No obstante, al objeto de alcanzar los objetivos de eficiencia y sostenibilidad, a partir del 1 de enero de 2025 podrán aplicarse restricciones en el Registro de Infraestructuras al uso de frotadores de cobre o aleación de cobre en algunas líneas concretas de la Red de Cercanías / Rodalies, y a partir del 1 de enero de 2028, en cualquier punto de la red, solamente serán admitidos los frotadores de carbono impregnado en cobre o aleación de cobre (hasta un máximo del 40% en peso del aditivo metálico).

La red electrificada en 25kV corriente alterna únicamente es compatible con pantógrafos provistos de frotadores de carbono

2.3.10. SISTEMAS DE SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN

Se entiende por instalación de seguridad los componentes, equipos y sistemas o conjunto de ellos, homologados, instalados en tierra y a bordo de los vehículos con el fin de aumentar el nivel de seguridad de la circulación.

Dentro de las instalaciones de seguridad, se incluyen las siguientes:

- Señales ferroviarias.
- Enclavamientos.
- Bloqueos.
- Sistemas de protección de trenes (ERTMS, LZB, EBICAB, ASFA, etc.).
- Dispositivos embarcados de: vigilancia (hombre muerto). Información de velocidad, detección de sobre temperatura en órganos de rodadura y freno.
- Sistemas auxiliares de detección en vía: Detectores de cajas calientes y frenos agarrotados; detectores de caída de objetos a la vía; detectores de impacto en vía; detectores de viento lateral.
- Sistemas de protección de Pasos a Nivel.

La Red titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias cuenta con sistemas de señalización y bloqueo de diversas tecnologías, siendo la tendencia el uso de enclavamientos electrónicos (ENCE) con Control de Tráfico Centralizado (CTC) en los Puestos de Mando.

ENCLAVAMIENTO

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

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

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

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

DETECCIÓN DEL TREN

Circuitos de Vía (CdV)

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

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

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

Contadores de Ejes (CE)

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

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

BLOQUEOS

Bloqueo de Control Automático (BCA)

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

Bloqueo de Señalización Lateral (BSL)

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

Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

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

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

Bloqueo Automático (BA)

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

Se incluyen en los mapas en documento anexo a esta DR, los bloqueos existentes en cada línea.

2.3.11. SISTEMAS DE CONTROL Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

Da Vinci

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

CRC, Centro de Regulación de Circulación

Centro del administrador de infraestructuras ferroviarias encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.

CTC, Control de Tráfico Centralizado

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

PRO, Puesto Regional de Operaciones

Desde él se puede controlar la circulación de una zona de la línea en el caso de ser preciso. Se considera el segundo nivel de control de la circulación de la línea después de CTC, teniendo su misma funcionalidad, aunque limitada en su zona de actuación.

PLO, Puesto Local de Operaciones

Desde él se ejerce el mando local de un determinado enclavamiento, que puede incluir una o más estaciones. Se considera el tercer escalón de control de la circulación de la línea después del PRO.

PM, Puesto de Mando

Centro específico del administrador de infraestructuras ferroviarias encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.

2.3.12. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

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

Radiotelefonía

Medio de comunicación entre personal de los vehículos, de las estaciones, del PM y de plena vía. Están incluidos en este concepto, además de los sistemas de Tren-Tierra y de GSM-R, aquellos otros que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria determine expresamente.

GSM-R (Voz y Datos)

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

Tren-Tierra

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

Sistema de Radiotelefonía Analógica (Equipo Móvil de Radio) (ETC EMR)

Por Resolución 5/2021, de la AESF, se aprueba la "ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE CIRCULACIÓN: SISTEMA DE RADIOTELEFONÍA ANALÓGICA (TREN-TIERRA) [ETC TT], por resolución 5/2022, de la AESF, de junio de 2022, se aprueba la «ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE CIRCULACIÓN: SISTEMA DE RADIOTELEFONÍA ANALÓGICA (EQUIPO MÓVIL DE RADIO) [ETC EMR]»

Esta ETC define los requisitos funcionales y técnicos que han de cumplir los equipos de comunicaciones por radiotelefonía analógica (Equipo Móvil de Radio), tanto embarcados como en tierra.

En este sentido, la ETC complementa y desarrolla lo previsto por el Libro Quinto del RCF [L3] (y en particular el artículo 5.1.1.1.) en relación con los «sistemas de radiotelefonía», definiendo los principios básicos y requisitos funcionales mínimos necesarios con los que garantizar la compatibilidad entre los diferentes equipos embarcados (Equipo Móvil de Radio) y la red de radiotelefonía analógica disponible en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) de ancho 1.000 mm.

2.3.13. SISTEMAS DE CONTROL Y PROTECCIÓN DEL TREN

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

Se detallan en los mapas, en documento anexo a esta DR, las líneas que están dotadas con estos sistemas.

SISTEMAS DE PROTECCIÓN AUTOMÁTICA DEL TREN

ERTMS

Sistema de protección que supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina, que cumple las especificaciones técnicas de interoperabilidad. Actualmente en servicio v 2.3.0d, combina dos subsistemas: el ETCS (Sistema Europeo de Control del Tráfico centrado en la señalización y protección del tren), y GSM-R (Sistema Global para Comunicaciones Móviles en Ferrocarriles encargado de las comunicaciones).

LZB

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

EBICAB

Sistema de protección que supervisa continuamente la velocidad del tren a partir de la información puntual de las señales fijas, que recibe por medio de balizas.

El maquinista debe cumplir siempre la orden de las señales fijas y realizar en cabina las operaciones correspondientes.

SISTEMAS DE PROTECCIÓN DEL TREN

ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático.

Sistema de protección que supervisa la velocidad del tren a partir de la puntual información de las señales fijas, que recibe por medio de balizas, y realiza funciones de:

- Información de señales en cabina.
- Supervisión de curvas de velocidad de control en determinados puntos del trazado al aproximarse a una señal.
- Parada automática del vehículo en determinadas situaciones, como el rebase de una señal en parada o la ausencia de determinados reconocimientos por parte del maquinista.

El maquinista debe cumplir siempre la orden de las señales fijas y realizar en cabina las operaciones correspondientes.

El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la RFIG titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

La Recomendación Técnica 3/2024, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre calendario de actualización del sistema ASFA para la compatibilidad de las versiones implementadas en los equipos embarcados con la funcionalidad desplegada en vía, determina lo siguiente:

Como consecuencia del avance tecnológico y progresiva implantación del sistema ASFA Digital las fechas límite en las que es preciso realizar la eliminación de equipos embarcados ("apagón") configurados con versiones previas y que estos pasen a trabajar con la versión final de referencia del sistema (ASFA v4C) son las siguientes:

- Red de ancho métrico (RAM):
  Versiones anteriores a la versión ASFA v4, fecha límite: 30 de junio de 2025.
  Versiones anteriores a la versión ASFA v4C*, fecha límite: 30 de junio de 2027.
- Red convencional y alta velocidad (CONV y AV):
  Versiones anteriores a la versión ASFA v4, fecha límite: 30 de junio de 2029.
  Versiones anteriores a la versión ASFA v4C*, fecha límite: 31 de diciembre de 2029.

*ASFA v4C = ASFA v4 + Fichas 188, 189R1, 191R3, 192, 193, 194R1, 195, 197, 199, 201.

2.3.14. AUTOPISTAS FERROVIARIAS

ADIF - Alta Velocidad está alineado con la "Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada" del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y en concreto en su Eje 6, Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes que propone, entre sus líneas de actuación, el incremento efectivo del transporte ferroviario de mercancías y, entre sus objetivos, el impulso a los servicios de Autopista Ferroviaria.

Estos "corredores ferroviarios" y la disponibilidad para comenzar a circular por los mismos se irán dando a conocer para que las Empresas Ferroviarias, Cargadores, Operadores Logísticos, etc, interesados en desarrollar estos Servicios de "Autopista Ferroviaria", puedan valorar los condicionantes necesarios que deben cumplir para poder desarrollar su proyecto.

En la actualidad, el corredor Madrid – Valencia (Ancho 1.668 mm) se encuentra disponible desde el año 2021 para poder circular con semirremolques de hasta 4,00 metros de altura máxima y durante el año 2025, Adif pudiera tener acondicionado el corredor Zaragoza – Madrid – Algeciras (1.668 mm) para poder circular con trenes con gálibo AF 4.2 (con semirremolques hasta 4,20 metros de altura máxima).

En ambos corredores, las empresas ferroviarias interesadas en iniciar servicios de transporte de Autopista Ferroviaria deberán solicitar una Autorización de Transporte Excepcional (ATE) conforme al procedimiento SGSC ADIF-PG-107-003-005-SC-515 "Obtención de autorización para la circulación para un transporte excepcional", disponible para las EE.FF. en el Registro General de Documentos Reglamentarios, RGD, para descartar posibles interferencias con la infraestructura y disponer de la correspondiente acreditación para poder circular en las condiciones que se definan en la misma.

2.3.15. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

ADIF Alta Velocidad ha encomendado a Adif las actuaciones pertinentes en el ámbito de la Protección y Seguridad. El área de Protección y Seguridad tiene como misión dirigir, coordinar y organizar las actuaciones de los recursos humanos y técnicos, con el fin de preservar el patrimonio de la empresa, la seguridad de las personas y de las mercancías, así como dirigir la política de protección civil y controlar el cumplimiento de la misma.

La gestión de la seguridad y protección se desarrolla desde los Centros de Protección y Seguridad (CPS), que se encuentran distribuidos territorialmente y que atienden y gestionan de forma inmediata, las alertas y alarmas que se produzcan en su ámbito de actuación, activa los recursos necesarios para su tratamiento y recoge y transmite la información necesaria para su gestión integral. Los CPS territoriales, están coordinados por el Centro de Autoprotección y Seguridad (CASH24) integrado en el Centro de Gestión de Red H24.

La RFIG administrada por el administrador de infraestructuras, dispone de Planes de Autoprotección de las infraestructuras determinadas en el anexo I de la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, aprobada por Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo,, donde periódicamente se realiza el mantenimiento de la eficacia, mediante inspecciones de las instalaciones, simulacros, revisiones de la documentación y auditorías de todo el sistema de autoprotección. Estos Planes de Autoprotección están registrados en las Comunidades Autónomas, donde están transferidas las competencias en materia de protección civil.

Dichas infraestructuras son las siguientes:

- Túneles ferroviarios de longitud igual o superior a 1.000.
- Áreas de estacionamiento para el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

Se dispone de un Plan Director de Actuaciones ante emergencias (PDAE), donde se recogen los criterios generales para la actuación ante las mismas.

2.4. Restricciones de Tráfico

2.4.1. INFRAESTRUCTURAS ESPECIALIZADAS

Con el fin de facilitar el proceso de liberalización en las líneas de Alta Velocidad y optimizar su uso acorde a las prestaciones para las que fueron construidas, se han declarado como especializadas, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, determinadas líneas con las siguientes características:

* Aptas para la circulación de trenes de viajeros con velocidad tipo ≥ 300 km/h y recorridos superiores a 380 km.

La especialización de una infraestructura ferroviaria no impedirá su utilización para la prestación de otros servicios si existe capacidad y el material rodante reúne las características técnicas necesarias para el uso de la infraestructura.

LÍNEAS ESPECIALIZADAS

Tabla 1: Característica de la especialización de líneas de Alta Velocidad ancho estándar.

ORDEN PRIORIDAD	CARACTERÍSTICAS
1º	Relaciones >380km
2º	Trenes a tipo 300 km/h o más

Tabla 2: Líneas declaradas especializadas

Nº	LÍNEA
010	MADRID PTA. ATOCHA ALMUDENA GRANDES - SEVILLA SANTA JUSTA
030	BIF. MÁLAGA-A.V. - MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO
040	MADRID CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA
042	BIF. ALBACETE - ALACANT TERMINAL
050	MADRID PTA. ATOCHA ALMUDENA GRANDES - Límite AIDF-LFP SA(1)
080	MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - BURGOS ROSA MANZANO

(1) Entre Bif. Mollet y límite Adif-LFP. SA, la especialización estaría limitada puesto que circulan trenes de mercancías en ancho estándar, al no existir líneas alternativas para ese servicio.

2.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL

El administrador de infraestructuras y las EE.FF. deberán cumplir con lo estipulado en el RD-Ley 11/2005, de 22 de julio, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de incendios forestales.

Las medidas encaminadas a la prevención del riesgo de incendios forestales del administrador de infraestructuras ferroviarias se articulan en el Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades en todo el territorio nacional. Este plan, elaborado de conformidad con la normativa de prevención de incendios, delimita las responsabilidades y las acciones a desarrollar por cada uno de los actores que intervienen en la explotación ferroviaria, revisándose y actualizándose anualmente.

El Centro de Gestión de Red H24 del administrador de infraestructuras coordina a las EE.FF. y a las áreas de mantenimiento de la infraestructura y de gestión de tráfico para reducir al máximo la posibilidad de incendios. En caso de riesgo meteorológico extremo (altas temperaturas y bajo grado de humedad del aire) podrá restringirse la circulación de ciertos transportes y trenes para determinados recorridos.

Por otra parte, en caso de accidente o incidente con riesgo de afección al suelo y/o a las aguas por vertido de sustancias contaminantes el administrador de infraestructuras ferroviarias, como titular de los terrenos afectados, estará obligado a comunicar a las Administraciones Públicas competentes el hecho, y a actuar conforme a sus requerimientos y a la legislación vigente en materia de suelos contaminados, pudiendo adoptar las medidas necesarias en cuanto a restricción del tráfico de trenes. Las EE.FF. estarán obligadas a colaborar con el administrador de infraestructuras ferroviarias en la medida que les corresponda (bien como causantes del accidente y/o bien como transportistas de la sustancia contaminante) para el restablecimiento de la situación inicial.

En estos casos, será de aplicación el procedimiento de actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente, requiriendo de una actuación coordinada mediante un único interlocutor y gestor en dichas emergencias entre las distintas direcciones de ADIF y ADIF AV implicadas y/o los servicios de intervención en emergencias. Dicho procedimiento establece los criterios generales de actuación ante emergencias que afectan directa o indirectamente al medio ambiente, como consecuencia de derrames de sustancias susceptibles de producir una emergencia ambiental, en todas sus fases: recepción de la emergencia, aviso, alarma, seguimiento, coordinación con la ayuda externa y vuelta a la normalidad, independientemente del origen del suceso. Los accidentes o incidentes que originen una emergencia ambiental se deberán comunicar al órgano corporativo de medio ambiente, para la puesta en marcha de los procedimientos internos que minimicen el riesgo, así como para la valoración del suceso. De esta forma, se realizará una gestión integral de las emergencias ambientales desde la fase de alarma, incluyendo la gestión de la descontaminación del suelo afectado hasta la obtención, en su caso, del pronunciamiento administrativo de la comunidad autónoma correspondiente que certifique el final de la descontaminación.

Igualmente, existe un procedimiento de actuación frente a incidencias ambientales menores, para aquellas incidencias ambientales que puede ser controladas con medios propios por un número reducido de personas, aplicando medidas correctoras sencillas, sin necesidad de activar el Plan de Actuación ante Emergencias de Adif y ADIF-Alta Velocidad.

En lo que se refiere a la contaminación acústica, la legislación básica estatal emana de la Directiva 2002/49/CE de Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, cuyas previsiones básicas fueron incorporadas a la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Dicha Ley y el Real Decreto que la desarrolla parcialmente, 1513/2005, de 16 de diciembre, exigen la elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido y sus correspondientes Planes de Acción para los grandes ejes ferroviarios, entendiendo como tales, aquellos tramos ferroviarios que superen las 30.000 circulaciones/año.

Posteriormente el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, completó el desarrollo de la citada Ley, estableciendo los métodos e índices para la evaluación del ruido ambiental, los objetivos de calidad acústica para los distintos usos del suelo y los valores límite de emisión para las nuevas infraestructuras.

Por último, el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana aprobó definitivamente, en enero de 2022, los "Mapas estratégicos de ruido de los Grandes Ejes Ferroviarios Fase III" (BOE nº 64 de 16 de marzo de 2022).

Por otra parte, la Agencia Ferroviaria Europea (UEAR) establece las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, que son los requisitos que debe cumplir cada subsistema ferroviario para permitir su incorporación a la red europea interoperable, entre dichas Especificación Técnicas se encuentra la del Ruido, que establece, entre otros, los valores límites de ruido para unidades estacionadas y su puesta en marcha, su ruido de paso y el ruido en cabina.

2.4.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El transporte de mercancías peligrosas en la Red titularidad del administrador de infraestructuras se realiza conforme a las prescripciones del Reglamento relativo al Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, RID, vigente en cada momento, así como el Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, en cuyo artículo 4 se recogen las normas generales de circulación.

Las principales restricciones de tráfico contempladas son las siguientes:

- Los trenes que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar necesariamente, cuando existan, las líneas que circunvalen las poblaciones, excepto cuando tuvieran que realizar operaciones de carga y descarga en dichas poblaciones.
- No se podrán planificar, en general, estacionamientos en estaciones de núcleos habitados.
- No se podrán programar, en general, paradas en túneles de más de 100 metros de longitud.

En caso de anomalía, el administrador de infraestructuras podrá adoptar las medidas oportunas de circulación o de estacionamiento de los trenes.

La circulación de mercancías peligrosas en algunos tramos requerirá que el administrador de infraestructuras evalúe específicamente los riesgos asociados a este tipo de transporte y al cumplimiento de la normativa de aplicación en esta materia.

De existir algún tramo con restricciones, se publicará en el Informe de Circulación de las Líneas (ICL) del Horario de los trenes.

En relación con las instalaciones de Servicios, en las Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, disponibles en la aplicación PISERVI que se incorpora como anexo a esta DR, se indica si la instalación permite el almacenamiento, estacionamiento y/o manipulación de mercancías peligrosas.

La normativa general que afecta a este tipo de transporte se puede consultar en la página web de la AESF,

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. RESTRICCIONES EN TÚNELES

Las restricciones de circulación en túneles pueden venir dadas, por varios motivos de distinta naturaleza, destacan entre otros los siguientes:

- Mercancías Peligrosas.
- Transporte de cajas móviles, cajas amovibles, semirremolques y contenedores.
- Detectores de caída de objetos.
- Circulación de trenes en túneles de longitud > 5 km.

En los túneles con una longitud igual o superior a 20.000 metros, para remolcar trenes de mercancías y mercancías peligrosas, las locomotoras dispondrán de un equipamiento similar al del material rodante de pasajeros de Categoría B, en cuanto a que tengan la capacidad de circulación del tren permitiendo que este circule hasta un Punto de Evacuación y Rescate, además irán equipadas con un dispositivo de auto rescate para el maquinista y las demás personas a bordo.

Para estos casos y otros que pudieran imponer alguna restricción de circulación en los túneles, el administrador de infraestructuras publica la correspondiente normativa que regula las restricciones aplicables en cada caso, en la Información de Circulación de las Líneas, ICL, que se encuentra disponible para la EE.FF. en el Registro General de Documentos Reglamentarios, RGD

2.4.5. RESTRICCIONES EN PUENTES/VIADUCTOS

Las restricciones de circulación en puentes y viaductos normalmente están relacionadas con las categorías de las líneas en función de la masa máxima admisible por eje y metro lineal.

Para estos casos y otros que pudieran imponer alguna restricción de circulación en los túneles, el administrador de infraestructuras publica la correspondiente normativa que regula las restricciones aplicables en cada caso, en la Información de Circulación de las Líneas, **ICL**, que se encuentra disponible para la EE.FF. en el Registro General de Documentos Reglamentarios, **RGD**. Ver punto 2.3.5 Límite de Carga.

2.5. Disponibilidad de la Infraestructura

Los periodos efectivos de apertura y cierre de las estaciones podrán consultarse en el denominado Documento de Tren en los casos en que se determine su aplicación.

Las líneas de la red titularidad de ADIF Alta Velocidad se encuentran telemandadas mediante C TC

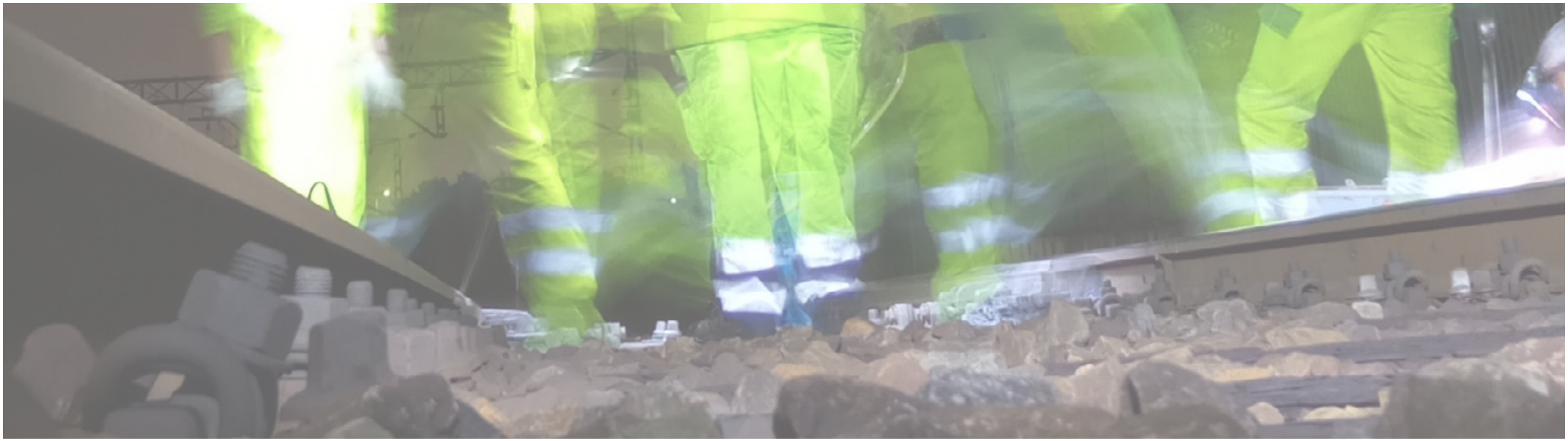
Asimismo, el administrador de infraestructuras ferroviarias tiene encomendada una labor continua de conservación e inversión en las líneas de su titularidad, ya sea mediante labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, o bien llevando a cabo obras de mejora y ampliación de su red.

La realización de estos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico. Cuando el tráfico ferroviario tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, el administrador de infraestructuras procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverán mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte del administrador de infraestructuras. Ver apartado 4.3 Asignación de Capacidad para Mantenimiento, renovación y mejoras en la Red Titularidad del administrador de infraestructuras, en el capítulo 4 de este documento.

De conformidad con lo especificado en la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión de 4 de septiembre de 2017, por la que se sustituye el Anexo VII de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, como documento anexo a esta Declaración sobre la Red se incluye el catálogo con las restricciones de capacidad en la Red Ferroviaria de Interés General, disponible en:

https://www.adifaltavelocidad.es/declaracion-sobre-la-red.

Este documento se actualiza periódicamente con la información de las sesiones TOC, que son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura.



2.6. Desarrollo de la Infraestructura

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mediante Orden TMA/1338/2022, de 23 de diciembre, ha aprobado la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria para el periodo 2021-2026, cuyo contenido íntegro está disponible en la siguiente dirección electrónica:

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/estrategia_indicativa_final.pdf

Una vez publicada la Estrategia indicativa, los administradores generales de infraestructuras, esencialmente ADIF y ADIF Alta Velocidad, serán los encargados de implementarla a través de los programas de actividad.

2.6.1. ACTUACIONES PREVISTAS

Relación de las actuaciones más significativas en ejecución y redacción de proyecto a la fecha de aprobación de la declaración sobre la red:

Corredor Mediterráneo: Castellón-Tarragona

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Corredor Mediterráneo: Castellón-Valencia. Fase II

Año 2024: Obras en curso / Expediente de puesta en servicio con ASFA / En servicio con ASFA

Corredor Mediterráneo. Implantación del sistema de protección del tren ERTMS N1: Valencia – Castellón – Vandellós.

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso/ Fase de pruebas

Corredor Mediterráneo: Xátiva -La Encina. Cambio de ancho y renovación de vía

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso/Puesta en servicio (ASFA)

Corredor Mediterráneo: Xátiva -La Encina. ERTMS N2

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso / Fase de pruebas

Conexión ferroviaria de la nueva estación de Alta Velocidad con el centro urbano de Elche

Año 2024: Redacción de proyecto/Licitación de obras

Año 2025: Licitación de obras/Obras en curso

Corredor Mediterráneo. San Isidro-Alicante y Variante de conexión de la nueva Estación de Elche con el centro urbano.

Año 2024: Redacción de proyecto

Año 2025: Redacción de Proyecto

Canal de Acceso para la integración de la Alta Velocidad en Valencia

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

ERTMS N2 LAV Madrid-Lleida

Año 2024: Expediente de puesta en servicio / En servicio

Remodelación de la Estación Valencia-Joaquín Sorolla

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Estación de Ourense

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Remodelación de la estación de A Coruña

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Nuevo edificio de viajeros de la estación de Santiago de Compostela

Año 2024: Obras en curso / En servicio

Acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Electrificación Bifurcación Redondela / Bifurcación Arcade.

Año 2024: Licitación de las obras/obras en curso

Año 2025: Obras en curso/Expediente Puesta en Servicio

LAV Galicia: Levante del Cambiador de Pedralba de la Pradería.

Año 2024: Obras finalizadas.

LAV León-La Robla

Año 2024: Obras en curso / Fase de pruebas / Expediente de puesta en servicio (ancho ibérico)

Año 2025: Obras en curso tercer carril (ancho estándar) / Expediente Puesta en Servicio en ancho estándar

LAV La Robla-Pola de Lena (Variante de Pajares)

Año 2024: En servicio (ancho ibérico)

Año 2025: Obras en curso (ancho estándar)

LAV Palencia- Santander: Palencia-Alar del Rey (Nogales).

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

LAV Palencia- Santander: Nogales de Pisuerga-Reinosa

Año 2024: Redacción de Proyecto

Año 2025: Redacción de Proyecto

LAV Valladolid-Palencia-León. Acceso ferroviario sur a Palencia. Plataforma y vía

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

LAV Valladolid-Palencia-León. Acceso ferroviario sur a Palencia. Control, Mando y Señalización

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Plataforma de conexión de las LAVs Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia en el entorno de Olmedo (Valladolid) Fase 1:

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Plataforma de conexión de las LAVs Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia en el entorno de Olmedo (Valladolid) Fase 1. Control, Mando y Señalización

Año 2024: Licitación de obra

Año 2025: obra en curso

LAV Zaragoza-Pamplona: Castejón-Tafalla

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

LAV Zaragoza-Pamplona: Tafalla -Pamplona (Tafalla-Campanas)

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad de la Conexión Madrid-País Vasco -Frontera Francesa. Tramo: Burgos-Vitoria

Año 2024: Redacción de Proyecto

Año 2025: Redacción de Proyecto

LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián: Vitoria-Bilbao (Excluidos accesos e integración en Vitoria y Bilbao)

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián: Bergara-Astigarraga

Año 2024: Obras en curso/Finalización obras plataforma

Año 2025: Obras en curso (montaje de vía y electrificación) / Redacción de proyecto (CMS)

Instalación de GSM-R en la LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián

Año 2024: Redacción proyecto

Año 2025: Redacción proyecto / Licitación obras

Estación de Atotxa en San Sebastián

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Expediente Puesta en Servicio/En servicio

NOTA: Obras de la nueva estación de Atotxa en ejecución por ETS (Gobierno Vasco)

Proyecto de Transformación Estación. Abando-Indalecio Prieto (Bilbao)

Año 2024: Redacción de Proyecto

Año 2025: Redacción de Proyecto

Implantación de tercer carril en el trayecto: Astigarraga-Irún

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Estación de Irún y Pasarela sobre playa de vías

Año 2024: Obras en curso.

Año 2025: Obras en curso

Conexión de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria con la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Fase II Accesos a Vitoria-Gasteiz

Año 2024: Obras en curso / En servicio

LAV Murcia-Almería: Estación de Murcia – Lorca

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

LAV Murcia-Almería: Integración en Lorca

Año 2024: Licitación de obras (Adjudicación)/Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

LAV Murcia-Almería: Lorca-Almería
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

Instalación de GSM-R en la LAV Murcia-Almería
Año 2024: Licitación/ Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

LAV Murcia-Cartagena: Riquelme-Torrepacheco
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

LAV Murcia-Cartagena: Torrepacheco-Cartagena
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

LAV Madrid-Sevilla. Renovación de las instalaciones de señalización, ERTMS, detectores de caídas de objetos y telecomunicaciones fijas de la LAV Madrid-Sevilla
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

LAV Madrid-Sevilla. Renovación integral de la infraestructura.
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Finalización obras / En servicio

LAV Madrid-Sevilla. Renovación de elementos de la LAC y electrificación
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Obras en curso / Finalización de obras

LAV Antequera – Granada. Tramos: Variante de Loja-Río Frío
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

LAV Antequera – Granada. Tramos: Variante de Loja-A92
Año 2024: Licitación/Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

LAV Antequera-Granada. Tramos: Variante de Loja-Valle del Genil
Año 2024: Licitación de las obras / Adjudicación de obras /Obras en curso.
Año 2025: Obras en curso

LAV Antequera-Granada. Mejora Permeabilidad. TM Loja por Afección LAV Antequera-Granada y Mejora de Servicios al Viajero.
Año 2024: En servicio

Obras de conexión LAVs Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga. Bypass de Almodóvar. Almodóvar del Río (Córdoba)
Año 2024: Obras en curso/ Puesta en servicio

LAV Madrid-Extremadura. Tramo: Oropesa/Talayuela-Plasencia
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

LAV Madrid-Extremadura Montaje de vía. Tramo: Oropesa/Talayuela-Plasencia
Año 2024: Obras en curso (base de montaje)
Año 2025: Finalización de obras (base de montaje)

LAV Madrid-Extremadura LAC. Tramo: Oropesa/Talayuela -Plasencia
Año 2024: Licitación de obras
Año 2025: Obras en curso

LAV Madrid-Extremadura: Plasencia-Badajoz. Fase III (ERTMS)
Año 2024: Obras en curso / Fase de pruebas / Expediente de puesta en servicio (ERTMS)
Año 2025: En servicio

LAV Madrid-Extremadura: Plasencia-Badajoz. Electrificación
Año 2024: En servicio

Duplicación de vía Mérida-Aljucén
Año 2024: Licitación de obras / obras en curso
Año 2025: Obras en curso

Estación de Chamartín. Sección AV-Ancho estándar
Año 2024: Obras en curso
Año 2025: Obras en curso

Conexión entre la LAV Madrid-Levante y la LAV Madrid-Barcelona

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Nuevo acceso a terminal T4 de Barajas en ancho estándar (tercer carril)

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Fase de pruebas/Expediente Puesta en Servicio

Conexión nuevo acceso en ancho estándar al aeropuerto con la cabecera norte de la estación de alta velocidad de Chamartín.

Año 2024: Redacción de Proyecto

Año 2025: Redacción de Proyecto/Licitación de obras

Estación de Atocha. Construcción Vías AV 16 y 17

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Remodelación de la Estación de Atocha. Fase II

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Estación de la Sagrera: Estructura, Accesos y Sector Sant Andreu

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Proyecto Constructivo de mejora capacidad mediante 2 vías mango y la renovación del sistema de electrificación de la plataforma de vías entre Puerta de Atocha y las instalaciones de mantenimiento de Cerro Negro

Año 2024: Redacción de Proyecto/Licitación de obras

Año 2025: Obras en curso

Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras de adecuación de las instalaciones de seguridad de la dependencia de Pontecesures y bloqueos en trayecto de la línea 818 Vilagarcía de Arousa – Bif. Angueira

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Para consultar el conjunto de actuaciones en curso de definición visitar el siguiente enlace:

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

2.6.2. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DE LA RFIG TITULARIDAD DE ADIF-ALTA VELOCIDAD

Desde la publicación de la anterior edición de la Declaración sobre la Red, las novedades más importantes en la modernización de la Red titularidad de Adif - Alta Velocidad, han sido las siguientes:

MODIFICACIONES EN SISTEMAS DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE TRÁFICO

- Línea 040, Madrid Chamartín Clara Campoamor - Valencia Joaquin Sorolla, sustitución del bloqueo de control automático (BCA) por bloqueo de señalización lateral (BSL) entre Bif. Xátiva y Valencia Joaquín Sorolla (4,474 kms.)
- Línea 080, Burgos Rosa Manzano - Madrid Chamartín Clara Campoamor, aumento del nivel 2 de ERTMS en 45,425 kms. entre Bif. Medina y Valladolid Campo Grande, quedando dotado dicho trayecto de niveles 1 y 2 de ERTMS.
- Línea 076, Cambiador Valdestillas - Bif. Cambiador Valdestillas, aumento de 0,953 kms. de nivel 2 de ERTMS quedando dotado este enlace con niveles 1 y 2 de ERTMS.

NUEVOS TRAMOS:

- **Desarrollo de la línea de alta velocidad Madrid – Extremadura – Frontera Portuguesa:**
  - Línea 026, queda definida entre Plasencia y Bif. San Nicolás (175,285 kms.) al ponerse en servicio los siguientes trayectos de ancho ibérico que conforman el llamado baipás de Mérida:
  - Bif. Peñas Blancas - Bif. Granja Las Encinas (15,358 kms. de bloqueo automático en vía única electrificada y control de tráfico centralizado BAU con CTC); Bif. Granja Las Encinas – Bif. La Isla (6,169 kms. de bloqueo automático en vía doble banalizada electrificada con control de tráfico centralizado BAB con CTC) y la duplicación de vía entre Bif. La Isla y la llegada a Montijo (10.889 kms. de bloqueo automático en vía doble banalizada electrificada con control de tráfico centralizado BAB con CTC). Todos ellos dotados de sistema Asfa y comunicación GSM-R.
  - La línea 026 enlaza en Bif. San Nicolás con la línea 520 (proveniente de Mérida) para llegar a Badajoz.
  - Estos cambios suponen la integración en la línea 026 de las líneas 538 Plasencia – Bif. San Estebán, 626 Cáceres Ag. Km, 82,2 Bif. Peñas Blancas y 926 Bif. La Isla – Bif. San Nicolás, cuyos códigos desaparecen de los Catálogos de líneas de Adif AV.
  - Asimismo, la línea 518 pasa a estar definida entre Cáceres Ag. Km. 82,2 y Bif. Los Romanos, quedando integrado en la línea 026 el trayecto entre Bif. Casa la Torre y Cáceres Ag. Km. 82,2.
  - Línea 510 Bif. Granja Las Encinas – Aljucén (1,487 kms.), en servicio el nuevo trazado de esta línea (anteriormente definida entre Bif. Peñas Blancas - Aljucén) que conecta con el baipás de Mérida. Con esta nueva conexión, el anterior trazado Bif. Peñas Blancas - Aljucén (17,348 kms.) queda fuera de explotación.

OTROS

- Línea 040, Madrid Chamartín Clara Campoamor – Valencia Joaquín Sorolla. En el marco de desarrollo del proyecto del Canal de Acceso de Valencia y con objeto de liberar espacio para la ejecución de las obras necesarias del futuro túnel integrador de la infraestructura ferroviaria, se han ejecutado los trabajos de la primera fase, consistentes en el desvío de la línea de alta velocidad a su llegada a Valencia en unos 850 m. que discurren en paralelo al trazado anterior.
- Puesta en servicio de las líneas de enlace con el cambiador de Granada:
  * Línea 490, Granada Ag. Km. 53,273 - Cambiador de Granada (0,400 kms.), desde el lado Moreda.
  * Línea 492, Cambiador de Granada - Granada Ag. Km. 54,289 (0,600 kms.), desde el lado Granada.

  Ambos enlaces son de vía única y dotados de Asfa y sistema de comunicación Tren Tierra.

3 CONDICIONES DE ACCESO

3.1. Introducción

3.2. Requisitos Generales de Acceso

3.3. Acuerdos Contractuales

3.4. Requisitos de Acceso Específicos

ÍNDICE

3.2.1. REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO 64

3.2.2. CONDICIONES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE ADIF - ALTA VELOCIDAD 66

3.2.3. LICENCIAS Y HABILITACIONES 67

3.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDAD ÚNICO 67

3.2.5. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS 69

3.2.6. PLAN DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS 69

3.3.1. ACUERDOS MARCO 70

3.3.2. CONTRATOS CON EE.FF. 70

3.3.3. CONTRATOS CON LOS SOLICITANTES NO EE.FF. 71

3.3.4. TÉRMINOS GENERALES Y CONDICIONES 71

3.4.1. REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL 71

3.4.2. REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO 73

3.4.3. TRANSPORTES EXCEPCIONALES 75

3.4.4. TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 76

3.4.5. TRENES DE PRUEBAS Y OTROS TRENES ESPECIALES 76

3.1. Introducción

En este capítulo se describen los términos y condiciones relacionados con el acceso a la infraestructura ferroviaria gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Estos términos y condiciones también se aplican a los tramos de los corredores internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril que atraviesan la infraestructura ferroviaria gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

3.2. Requisitos Generales de Acceso

De acuerdo con los artículos 49 y 66 de la LSF, pueden acceder a la RFIG gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias en las condiciones que para la misma se determinan, las EE.FF. con Licencia y Certificado de Seguridad único emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

Son EE.FF. aquellas entidades titulares de una licencia de Empresa Ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril en los términos establecidos en la LSF. Las EE.FF. deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EE.FF. aquellas que aporten exclusivamente la tracción (Art. 48 de LSF y Art. 58, 1º y 2º RSF).

No precisarán licencia de empresa ferroviaria, pero si certificado de seguridad, las entidades dedicadas al mantenimiento y reparación de infraestructura ferroviaria o del material móvil ferroviario siempre que se limiten al transporte de material, de equipos o de elementos necesarios para el desarrollo de su actividad, incluyendo la realización de pruebas en vía de dicho material. No obstante, sí estarán sujetas a la aplicación de toda la normativa en materia de seguridad y circulación (Art. 49.1 de LSF).

Las EE.FF. y demás Candidatos que deseen operar en la Red gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 61 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Asimismo, deberán disponer del correspondiente Plan de Contingencias, acordado con este administrador de infraestructuras.

Toda empresa ferroviaria que disponga de licencia, certificado de seguridad y capacidad adjudicada, antes de prestar servicios comerciales, deberá suscribir con la Dirección de Seguridad y Autoprotección de el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, un Protocolo de Coordinación en materia de autoprotección y seguridad, de conformidad con lo indicado en el Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, en su anexo II, Requisitos del sistema de gestión de la seguridad relativos a los administradores de infraestructuras., punto 5.5, Gestión de las situaciones de emergencia, apartado 5.5.7, establece que:

"La organización coordinará planes de emergencia con todas las empresas ferroviarias que operen en las infraestructuras de la organización, con los servicios de emergencia, para facilitar una intervención rápida, y con todas las partes que puedan estar involucradas en una situación de emergencia".

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se disponga y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestionen, podrán imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando éstos sean adecuados, transparentes y no discriminatorios.

Tales requisitos se especificarán en la declaración sobre la red y se referirán exclusivamente a la idoneidad para presentar ofertas conformes para la obtención de capacidad de infraestructura y a la aportación de garantías económicas, las cuales no podrán superar un máximo adecuado, proporcional al nivel de actividad que prevea el candidato (art. 35 de la LSF).

3.2.1. REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO

3.2.1.1. ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

En primer lugar, las EE.FF. para acceder a la RFIG gestionada por el administrador de infraestructuras deberán cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo. Entre los requisitos más importantes a cumplir destacan el disponer de:

- Licencia de Empresa ferroviaria.
- Certificado de seguridad único.
- La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.
- Plan de Contingencias.
- Protocolo de coordinación en materia de autoprotección y seguridad suscrito con la Dirección de Seguridad y Autoprotección del administrador de infraestructuras.

Por otra parte, tendrán derecho a presentar solicitudes de capacidad de infraestructura de conformidad con lo establecido en la Ley y en el Reglamento del Sector Ferroviario:

1. Las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas.
2. Asimismo podrán solicitar capacidad de infraestructura en la forma y con los requisitos que reglamentariamente se establezcan las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad, y los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad.
3. En tales supuestos, para la utilización de la capacidad de infraestructura será preciso que los candidatos designen una empresa ferroviaria y comuniquen dicha circunstancia al administrador de infraestructuras (art. 34.2 de la LSF).

El derecho de uso de la capacidad de infraestructura será adjudicado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y, una vez atribuido a un candidato, no podrá cederse a otra empresa. No se considera cesión la utilización de la capacidad por parte de una empresa ferroviaria, que opere por cuenta de un candidato adjudicatario

de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En todo caso, queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada (art 38 de LSF y art 47 del RSF). La venta o cesión de acciones o participaciones que impliquen un cambio de control sobre el candidato adjudicatario quedará sometido a la autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, a los efectos de evaluar si constituye un negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura ferroviaria.

En todo caso, la capacidad de infraestructura reservada tendrá el mismo régimen que la capacidad de infraestructura adjudicada, en los términos que establece la Directiva 2012/34, la LSF y el Reglamento de Ejecución 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

El modelo de solicitud de Capacidad Nacional se encuentra disponible en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la Web de ADIF - Alta Velocidad, www.adifaltavelocidad.es consultar Anexo C.

Para las solicitudes internacionales de capacidad RNE pone a disposición de los candidatos la herramienta Path Coordination System (PCS). En casos justificados el administrador de infraestructuras admitirá la solicitud de capacidad internacional utilizando el modelo incluido en el Anexo C.

Además, y en todo caso, las EE.FF. vienen obligadas a presentar una copia auténtica, art. 27 de la Ley 39/2015, del correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos fijados en las especificaciones técnicas que le afectan, así como otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y de las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura , así como tener conocimiento y cumplir la normativa de Seguridad en la Circulación, particularmente el Reglamento de Circulación Ferroviaria, RCF, y demás normativa en vigor que les afecte, consultar Anexo E, y estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con el administrador de infraestructuras y tener vigentes las pólizas del aseguramiento de la responsabilidad civil.

3.2.1.2. ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

La utilización de las instalaciones de servicio conllevará la pertinente solicitud de capacidad por parte de la empresa ferroviaria y otros candidatos al administrador de infraestructuras ferroviarias, que éste asignará con arreglo a criterios transparentes y no discriminatorios. Para cada instalación de servicio solicitada y previo al inicio de la realización del servicio, la empresa ferroviaria u otros candidatos deberán dar su conformidad a las condiciones de la instalación, con el objeto de preservar la explotación ordenada, eficiente y segura de las instalaciones.

Para tal fin, el administrador de infraestructuras ferroviarias hará públicos los criterios de asignación de la capacidad y las condiciones de uso de las instalaciones en la declaración sobre la red (Ver capítulo 7 y las Fichas Descriptivas de las instalaciones de servicio, que se encuentran disponibles como anexo a este documento, en la aplicación PISERVI).

No obstante, si para la prestación del servicio del transporte ferroviario la empresa ferroviaria requiriese, además del uso de la instalación de servicio, otros espacios, equipamientos o medios que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento a un coste razonable y con una duración equivalente al periodo de adjudicación. (Ver capítulo 7 y las Fichas Descriptivas de las instalaciones de servicio, que se encuentran disponibles como anexo a este documento, en la aplicación PISERVI).

3.2.2. CONDICIONES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE ADIF - ALTA VELOCIDAD

Se entiende por transporte ferroviario, a los efectos de la LSF, el realizado por empresas ferroviarias empleando vehículos adecuados que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General.

El transporte ferroviario es un servicio de interés general y esencial para la comunidad y puede ser de viajeros y de mercancías. Dicho servicio se prestará en régimen de libre competencia, con arreglo a lo previsto en la LSF.

De conformidad con el artículo 5 del R.D. 929/2020, a la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General le será de aplicación el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, las normas que en materia de seguridad apruebe el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como las disposiciones de desarrollo del Reglamento de Circulación Ferroviaria previstas en el mismo.

TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

De acuerdo a lo establecido en la normativa española y de la UE, el transporte de mercancías está liberalizado. En consecuencia, cualquier Candidato radicado en el Estado Español o en otro Estado miembro de la UE, provisto de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o habilitación, y certificado de seguridad único, emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de la Unión Europea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, puede solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicación de capacidad de infraestructura para la realización de dichos servicios de transporte, siguiendo el procedimiento establecido.

En el momento de la adjudicación de la misma, las empresas ferroviarias que van a realizar el transporte deberán contar, con su material rodante y personal de conducción debidamente habilitado, de conformidad con lo dispuesto en el art. 21 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL DE VIAJEROS

La aprobación por el Parlamento Europeo y del Consejo de la Directiva 2016/2370/UE, de 14 de diciembre, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, supuso abrir a la competencia la explotación de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros.

De conformidad con la disposición transitoria primera de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, apartado 1, la apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril, prevista en el apartado 2 del artículo 47 de dicha ley, se aplicó a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inició el 14 de diciembre de 2020.

Este derecho podrá ser limitado en el caso de que contratos de servicio público cubran el mismo itinerario u otro alternativo y se ponga en peligro el equilibrio económico de estos contratos. Corresponde al organismo regulador determinar que el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar el candidato.

Para más información deberán dirigirse a:

3.2.3. LICENCIAS Y HABILITACIONES

El órgano encargado de otorgar las Licencias a las EE.FF. y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EE.FF. es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de conformidad con lo estipulado en el Art. 49 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Titulo IV, capítulo II, Art.50, de la Ley del Sector Ferroviario y en el Titulo III, capítulos II y III del RSF (RD 2387/2004, de 30 de diciembre). Para mayor información deberán dirigirse a:

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

3.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDAD ÚNICO

De conformidad con el artículo 21 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio de transporte ferroviario sobre la Red Ferroviaria de Interés General deberá estar en posesión de un certificado de seguridad único, expedido por:

a) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, que expedirá un certificado de seguridad único a las empresas ferroviarias cuando el ámbito de operación abarque más de un Estado miembro de la Unión Europea y cuando el ámbito de operación se límite a la Red Ferroviaria de Interés General salvo en el caso previsto en el punto b).

b) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cuando el ámbito de operación se limite a la Red Ferroviaria de Interés General y así lo solicite la empresa.

El certificado de seguridad único acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, de conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y de características técnicas del material rodante ferroviario que utiliza y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.

El certificado de seguridad único se otorgará a la empresa ferroviaria respecto del conjunto de los servicios que vaya a prestar y de las líneas ferroviarias sobre las que pretenda realizar su actividad, inclusive en el ámbito de las secciones fronterizas.

El Capítulo IV, Título I, del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, establece, entre otras normas, la definición de los principios y determina los requisitos y trámites para la solicitud, resolución, vigencia, supervisión y revocación del certificado de seguridad único.

Para más información deberán dirigirse 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

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

3.2.5. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

El solicitante de una licencia deberá tener o comprometerse a tener suficientemente garantizada, en el momento de inicio de las actividades para que le faculte la licencia y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias, y dispondrá, en su caso, del seguro obligatorio de viajeros, éste último con las cuantías de las indemnizaciones previstas en la disposición adicional segunda del Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, en el que se establece el baremo de indemnizaciones. Todo ello conforme a lo establecido en el Art. 53 de la LSF, así como en el Art. 63 del RSF, según redacción dada al mismo por el Real Decreto 271/2018, de 11 de mayo. Concretamente, en el RSF se establecen el importe y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

Igualmente, en el Art. 91 del RSF se especifica que los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o la recogida de las mismas en una Terminal de Transporte de Mercancías deberán estar autorizados para poder entrar en dicha Instalación con los vehículos apropiados, siendo preciso siempre que esté cubierta, por el correspondiente seguro, la Responsabilidad Civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

Asimismo, los propietarios de vagones de mercancías o de coches de viajeros que entreguen éstos a las empresas ferroviarias para su transporte, deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a las personas, a la infraestructura ferroviaria o a terceros que éstos pudieran causar en caso de verse implicados en un accidente ferroviario ocurrido por causas imputables a éstos derivadas del incumplimiento por los mismos de la normativa que les es de aplicación.

3.2.6. PLAN DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

De conformidad con el Art. 63 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros de competencia estatal están obligadas a contar, en el momento de inicio de sus actividades, con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, que incluirá, al menos, la asistencia prevista en los artículos reseñados en el capítulo III del citado Real Decreto. Dicho plan podrá formar parte de otro que tenga establecido la empresa con fines análogos.

La Dirección General de Transporte Terrestre es el órgano encargado de aprobar los planes de las empresas ferroviarias de asistencia a las víctimas de accidentes y a sus familiares, verificando que éstos se ajustan a lo dispuesto en el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, y que se acredita suficientemente el aseguramiento de las medidas previstas en ellos.

Por otra parte, los administradores de la infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General dispondrán de un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios graves y sus familiares. Estos planes contemplarán, entre las medidas de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, las especificadas en el citado Real Decreto.

3.3. Acuerdos Contractuales

3.3.1. ACUERDOS MARCO

Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán celebrar acuerdos marco para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio.

Los acuerdos marco no determinarán las franjas horarias en detalle, no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios y podrán modificarse o limitarse para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria.

En el Capítulo 4 y en el Anexo I se encuentran recogidas las características del acuerdo marco.

Actualmente, hay firmados Acuerdos Marcos con las siguientes empresas:

Para el transporte de viajeros, RENFE Viajeros S.M.E, S.A.; Intermodalidad de Levante S.A. (ILSA) y OUIGO ESPAÑA, S.A.U.

3.3.2. CONTRATOS CON EE.FF.

En el Anexo I se incluyen los diferentes modelos de contratos:

- Para el servicio SC-2, suministro de energía eléctrica de tracción.
- Para el servicio SB-2, suministro de combustible.
- Para la celebración de Acuerdos Marco.
- Para el servicio SB-7, local para el servicio de venta de billetes e información atendido.
- Para el servicio SB-8, espacio para máquinas de venta de billetes e información.
- Para el servicio SB-9, local para el personal de servicios a bordo.
- Para el servicio SX-4, espacios para prestar servicios de atención e información puntual.
- Para el servicio SX-5, espacio para el almacenamiento de equipamientos móviles.
- Para el servicio SX-6, punto de control de acceso a andenes.
- Para el servicio SX-7, espacio para Punto de atención de última hora.
- Para el servicio SX-8, taquillas en vestuario de uso compartido.
- Para el servicio SX-9, Gestión de objetos perdidos.
- Para el servicio SX-10, local para atención a clientes.
- Para el servicio SX-12, Servicio ADIF Acerca de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida para la subida y bajada de trenes.

3.3.3. CONTRATOS CON LOS SOLICITANTES NO EE.FF.

No aplica.

3.3.4. TÉRMINOS GENERALES Y CONDICIONES

Indicadas las condiciones generales de acceso a las Instalaciones de Servicio en el capítulo 7.

3.4. Requisitos de Acceso Específicos

3.4.1. REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL

El Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad e interoperabilidad ferroviarias, establece en su art. 122, que los vehículos que vayan a circular por la Red Ferroviaria de Interés General precisarán de:

a) La puesta en el mercado de sus subsistemas móviles.

b) Una autorización de puesta en el mercado del vehículo expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, conforme a lo establecido en la normativa de la Unión Europea.

c) Las comprobaciones antes de su utilización.

d) La inscripción en uno de los registros.

Las solicitudes de autorización de puesta en el mercado de un vehículo, así como la información vinculada a las mismas, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados se presentarán a través de la ventanilla única de la Unión Europea, a través de su portal IT (One Stop-Shop, OSS) para su tramitación.

Toda autorización de puesta en el mercado de vehículos deberá estar respaldada por una autorización de tipo de vehículo. Si la solicitud de autorización de puesta en mercado de un vehículo no cuenta con un tipo registrado en el Registro europeo de tipos autorizados de vehículos, se deberá expedir adicionalmente la autorización de tipo de vehículo con la misma área de uso. Una vez concedida la autorización de tipo de vehículo, se registrará al solicitante como titular de dicha autorización de tipo de vehículos.

Las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos serán emitidas conforme a lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá, cuando proceda y en los casos en los que el área de uso se circunscriba exclusivamente a la Red Ferroviaria de Interés General, conceder autorizaciones de tipos de vehículo de acuerdo con el mismo procedimiento establecido en el artículo 127 del RD 929/2020. La solicitud de autorización para un tipo de vehículos y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y resoluciones sobre recursos planteados, se presentarán siempre a través de la ventanilla única de la Unión Europea.

Asimismo, de conformidad con el artículo 132 del RD 929/2020, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria colaborará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en la evaluación de los expedientes de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos cuya área de uso incluya uno o varios Estados miembros y a la Red Ferroviaria de Interés General en su totalidad o en parte.

Los vehículos ferroviarios, antes de su utilización en la Red Ferroviaria de Interés General, deberán tener una entidad encargada de mantenimiento asignada al mismo. Dicha entidad deberá estar inscrita en el Registro Especial Ferroviario en tanto el Registro Europeo de Vehículos no esté operativo o, en su caso, en el registro nacional de vehículos de otro Estado miembro de la Unión Europea.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, establece un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento, incluidas las funciones de mantenimiento descritas en el artículo 14, apartado 3, de la Directiva (UE) 2016/798. Se aplica a todos los vehículos e introduce la posibilidad de certificación de las funciones de mantenimiento externalizadas.

Resolución 4/2023 de la AESF, por la que actualizan las referencias normativas de la “Instrucción Ferroviaria: Especificaciones Técnicas de material rodante ferroviario para la entrada del servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches”.

Resolución 7/2024 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se actualizan las referencias normativas de la "Instrucción Ferroviaria: Especificaciones Técnicas de Material Rodante Ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches (IF MR ALC-20).

Para más información deberán dirigirse 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

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

INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

De conformidad con el art. 136 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá inspeccionar los vehículos que estén autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General en cualquier momento.

En relación con el material rodante que circula por la Red Ferroviaria de Interés General la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, conforme a los acuerdos de colaboración, podrá solicitar la asistencia técnica y operativa del Administrador de infraestructuras ferroviarias para realizar las inspecciones mencionadas, en virtud de un acuerdo de colaboración suscrito entre ambas entidades. El Administrador de infraestructuras deberá aportar para este fin los medios que se requieran, en los plazos y condiciones establecidas en el acuerdo.

Las inspecciones formarán parte de las actividades de supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias, tras la emisión de sus autorizaciones de seguridad y certificados de seguridad, respectivamente.

En el caso de los vehículos, si del resultado de las inspecciones se concluyera que existe un riesgo para la seguridad de la circulación ferroviaria, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá:

a) Ordenar la inmovilización del material, iniciando el procedimiento de suspensión o revocación establecido en el Real Decreto 929/2020.

b) Ordenar al titular del vehículo inspeccionado la realización de las operaciones de mantenimiento oportunas en un plazo determinado.

Todo lo anterior sin perjuicio de la capacidad del administrador de infraestructuras ferroviarias de paralizar la circulación de un vehículo si se apreciara que la misma puede poner en peligro la seguridad.

Corresponde a los administradores de infraestructuras el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico y la conservación de la infraestructura, las instalaciones y los medios materiales de cualquier clase, necesarios para su explotación. Además, controlarán el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril, de conformidad con lo establecido en el art. 104 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y en el art. 153 del Real Decreto 929/2020.

Los resultados de las inspecciones de vehículos que lleve a cabo la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberán ser comunicados a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria con la periodicidad que se establezca y, en su defecto, cada mes. No obstante, ante cualquier solicitud de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, esa entidad pública deberá comunicarle la información de la que dispone.

3.4.2. REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

La LSF en su Art. 69 y el Reglamento de Circulación Ferroviaria en el capítulo 2º de libro 3º establecen que el personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario habrá de contar con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

HABILITACIÓN Y FORMACIÓN

Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias serán responsables, conforme a la legislación vigente, de la formación y cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad en la circulación.

El personal ferroviario debe cumplir con las prescripciones que dispone la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación; además la citada Orden FOM determina el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

Asimismo, mediante la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modificó la Orden FOM/2872/2010, se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal. Por otra parte, la Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, establece los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.

Además de poseer los Títulos Habilitantes actualizados, el personal relacionado con la circulación de los trenes y maniobras, en la parte que le afecta, debe ser conocedor de la Normativa de Seguridad en la Circulación, así como de los conceptos ferroviarios, conocimientos técnicos y tecnológicos básicos.

IDIOMA

Las órdenes, circulares, comunicaciones y consignas de circulación que se produzcan en el ámbito de la Red gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuarán en castellano, de conformidad con lo indicado en el art. 5.6 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre. En este sentido y de conformidad con lo previsto en las Directivas de la Unión Europea, así como en las Normas de Circulación, en las comunicaciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación, el personal ferroviario que haya de relacionarse con el administrador de infraestructuras deberá entender perfectamente el castellano y utilizará este idioma con corrección para comunicarse.

EXCEPCIÓN LINGÜÍSTICA EN SECCIONES FRONTERIZAS

De acuerdo con el Reglamento (UE) 2019/554 de la Comisión de 5 de abril de 2019 que modifica el anexo VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad, y en concreto en relación con el punto 3, apartado a) de dicho Reglamento que contempla el caso de la excepción lingüística en las operaciones ferroviarias que tengan lugar en tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad designadas para operaciones transfronterizas, el administrador de infraestructuras ferroviarias establece el siguiente procedimiento:

- La empresa ferroviaria podrá solicitar una excepción dirigiéndose a la Dirección de Tráfico del administrador de infraestructuras ferroviarias.
- El administrador de infraestructuras ferroviarias concederá una excepción si la empresa ferroviaria demuestra que ha establecido mecanismos suficientes para garantizar la comunicación activa y eficaz entre maquinista y responsable de circulación en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia, empleando los mensajes y el método de comunicación especificados en la ETI "Explotación y gestión del tráfico".

- A fin de garantizar un trato justo y equitativo de los solicitantes, tanto la solicitud por parte de la Empresa Ferroviaria como su evaluación por administrador de infraestructuras ferroviarias, se realizará tomando como referencia la metodología de análisis de riesgos que contempla el Reglamento 402/2013.

Así mismo, el administrador de infraestructuras contempla la posibilidad que una o varias empresas ferroviarias en cooperación con uno o varios administradores de infraestructuras "solicitantes", puedan ejecutar proyectos piloto para probar medios alternativos que garanticen la comunicación efectiva exigida en este marco entre maquinista y personal de circulación, de acuerdo con el procedimiento establecido en el referido Reglamento (UE) 2019/554.

INSPECCIÓN SOBRE EL PERSONAL

La empresa ferroviaria, en orden al deber de colaboración recogido en el artículo 146 del RD 929/2020, vendrá obligada a dar todas las facilidades al personal supervisor acreditado de la AESF para que este pueda realizar las labores de supervisión, no teniendo derecho la empresa ferroviaria a reclamación alguna por retrasos o daños económicos que pudieran ocasionarse por la realización de dichas acciones, en particular, en casos de inhabilitación cautelar del personal titular de una habilitación cuando, conforme a lo dispuesto en la Orden FOM/2872/2010, el agente supervisor acreditado constatara, dentro de sus actuaciones de supervisión, incumplimientos de los requisitos recogidos en la misma que motiven la suspensión/revocación de su título habilitante. No obstante, se procurará que las acciones de supervisión originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos.

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

3.4.3. TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Son transportes excepcionales (TE) aquellos que, por sus dimensiones, peso o distribución y acondicionamiento de la carga, solo puedan admitirse en unas condiciones técnicas y operativas. Precisan de un estudio de viabilidad en el que se tendrá en cuenta, además, las posibilidades físicas de la red y el impacto de esta circulación sobre las líneas por las que han de circular.

"La Consigna TE Nº1/20 sobre Tratamiento y Gestión de los transportes excepcionales, especifica los transportes que, en el ámbito de la RFIG administrada por Adif y Adif Alta Velocidad, tienen consideración de excepcional, así como proceso general del transporte excepcional, desde que surge la necesidad del mismo hasta su materialización. De igual modo dicha consigna hace referencia al procedimiento que regula su tramitación".

En virtud del mismo, las EF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (DCSC) del administrador de infraestructuras ferroviarias, mediante escrito presentado electrónicamente a través Sede electrónica:

https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index

Si en un transporte intervienen dos o más Redes, la consideración de Transporte excepcional y su gestión se regirá por lo determinado en la normativa internacional en vigor.

Ver Capítulos 4 y 5 de este documento. Para más información consultar con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación. (Directorio de Adif apartado 1.6).

3.4.4. TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

En el Real Decreto 412/2001 de 20 de abril, (BOE nº 110 de 8 de mayo de 2001) se definen las mercancías peligrosas como aquellas materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID). Las mercancías peligrosas para su transporte deben cumplir la normativa específica reguladora (Ver Anexo D), así como las otras secciones de la Declaración sobre la Red.

En el caso de la normativa nacional, esta puede encontrarse en el siguiente enlace:

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

Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EE.FF. que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia y en su certificado de Seguridad. Para más detalles sobre el proceso de asignación de capacidades para el transporte de mercancías peligrosas, véase el capítulo 4 de la presente DR.

En lo referente a las infracciones en materia de transporte de mercancías peligrosas, serán de aplicación, entre otros, los artículos 106.3, 107.1.3 y 108.1.3 del capítulo VII de la LSF.

Para obtener información adicional, consultar con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación.

(Directorio de Adif apartado 1.6).

3.4.5. TRENES DE PRUEBAS Y OTROS TRENES ESPECIALES

De conformidad con el Artículo 133, apartado 1, del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, la realización de pruebas, ensayos o traslados en la Red Ferroviaria de Interés General por un vehículo ferroviario que no cuente con una autorización de puesta en el mercado que los ampare, requiere, según los casos establecidos en dicho artículo, de una autorización provisional de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o que el administrador de infraestructuras de la red sobre la que se vaya a realizar las pruebas otorgue un permiso de acceso a su red.

El citado Artículo 133, recoge el procedimiento a seguir.

El administrador de infraestructuras ferroviarias pone a disposición de las Empresas Ferroviarias y los fabricantes de material rodante la infraestructura de vía de su titularidad, para la realización de distintos tipos pruebas para la homologación, validación y verificación del material rodante, así como de los sistemas de seguridad, comunicaciones, etc.

En función de los requerimientos específicos de cada tipo de prueba, el administrador de infraestructuras adjudicará capacidad o asignará franjas horarias, en caso de requerirse la entrega de vía bloqueada, y liquidará los cánones Modalidad A, B y C, del artículo 97 de la LSF, en función de la capacidad asignada, con los importes correspondientes al tipo de servicio VOT vigentes en cada momento en la Declaración sobre la Red.

El administrador de infraestructuras no dispone de capacidad específica para la realización de pruebas en líneas con Entrega de Vía Bloqueada (EVB), por lo que, al objeto de facilitar su realización, autoriza la utilización de algunas franjas de la banda reservada para las tareas de mantenimiento de las diferentes líneas, generalmente en las ventanas horarias de 00:00 h. a 05:00 h. en las madrugadas de sábado a domingo y de domingo a lunes, únicos días en que, en general, disminuye el mantenimiento programado, si bien pueden realizarse tareas de mantenimiento no programado, como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, trabajos extraordinarios, etc.

Por tanto, esta capacidad se encuentra reservada por el administrador de infraestructuras para tareas de mantenimiento, tareas que siempre serán prioritarias sobre la realización de pruebas, aun cuando pudieran éstas encontrarse programadas.

No obstante lo anterior, el administrador de infraestructuras asignará franjas horarias para la realización de pruebas de material rodante en la RFIG de su titularidad, en explotación comercial, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios.

En el apartado 4.11 se define el procedimiento para asignación de franjas horarias para la realización de pruebas que requieran para su realización la EVB, requisito que se determinará en la Consigna que regulará las pruebas.

Las empresas ferroviarias, con carácter previo a la realización de las pruebas y uso de las franjas horarias necesarias, deberán disponer de la documentación técnica emitida por los organismos responsables, AESF, Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, etc. preceptivos para la circulación del vehículo con entrega de vía bloqueada.

En caso de que se requiera condiciones de circulación para pruebas, ensayos y traslados de un vehículo ferroviario sin autorización de puesta en el mercado según el artículo 133 del RDSOIF, la solicitud de esta documentación técnica se realizará a través de la sede electrónica de ADIF-Alta Velocidad, en el trámite denominado Solicitudes/ Solicitudes, Escritos y Comunicaciones.

https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index

La Subdirección de Seguridad en la Circulación de ADIF-Alta Velocidad, previa demanda a través del correo electrónico sscav@adif.es, facilitará una Guía y un formulario para completar la solicitud.

4

ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

4.1. Introducción

4.2. Descripción del Proceso de Solicitud

4.3. Restricciones Temporales y Asignación de Capacidad para Mantenimiento

4.4. Impacto Acuerdos Marco

4.5. Procedimiento de Adjudicación de Capacidad

4.6. Infraestructura Congestionada

4.7. Transportes Excepcionales y Mercancías Peligrosas

4.8. Control Uso de los Surcos

4.9. TTR Gestión Inteligente Capacidad

4.10. Principios Adjudicación RFC

4.11. Asignación de Intervalos Horarios Realización Pruebas

ÍNDICE

4.2.1. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD 82
4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA LA SOLICITUD DE CAPACIDAD 82
4.2.3. TIPOS DE SOLICITUDES DE SURCOS 83

4.3.1. PRINCIPIOS GENERALES 85
4.3.2. PLAZOS E INFORMACIÓN PROPORCIONADOS A LOS SOLICITANTES 87

4.4.1. PROCEDIMIENTO PARA LA TRAMITACIÓN DE SOLICITUDES DE ACUERDOS MARCO 92
4.4.2. PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN ANUAL DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS MARCO 97
4.4.3. CAPACIDAD MARCO LIBERADA 107

4.5.1. CALENDARIO ANUAL DE SOLICITUD DE CAPACIDAD (HORARIO DE SERVICIO) 114
4.5.2. SOLICITUDES DE ADJUDICACIÓN DE SURCOS INTERNACIONALES FUERA DE PLAZO 121
4.5.3. SOLICITUDES AD-HOC 121
4.5.4. PROCESO DE COORDINACIÓN 122
4.5.5. PROCESO DE ALEGACIONES 123

4.8.1. NORMAS PARA LA MODIFICACIÓN DE SURCOS 126
4.8.2. NORMAS PARA LA REPROGRAMACIÓN DE SURCOS 126
4.8.3. NORMAS PARA EL NO USO DE SURCOS 126
4.8.4. NORMAS PARA EL CONTROL DEL USO 126

4.9.1. OBJETIVOS DE TTR 127
4.9.2. FACTORES DEL PROCESO 127
4.9.3. IMPLEMENTACIÓN 128
4.9.4. PROYECTO PILOTO TTR 129

4.11.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE 131
4.11.2. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO 132
4.11.3. MANTENIMIENTO Y CAUSAS EXCEPCIONALES 135
4.11.4. TARIFAS 135

4.1. Introducción

ADIF- Alta Velocidad ha encomendado a Adif la gestión de la capacidad de la infraestructura de su red, de conformidad con lo previsto en el artículo 1.7 del Real Decreto -Ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» Adif y otras medidas urgentes en el orden económico y la Resolución de 10 de enero de 2020, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, por la que se publica el Convenio de encomienda de gestión a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para la ejecución de actividades de carácter material o técnico. (BOE núm. 35 de 10 de febrero de 2020). Las empresas ferroviarias interesadas en la prestación de este servicio deberán dirigirse al área responsable del administrador de infraestructuras que se indica en el Directorio del apartado 1.6.

La adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren o un vehículo ferroviario puedan circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado.

La Adjudicación de Capacidad comporta el derecho de acceso a la infraestructura adjudicada y las correspondientes bifurcaciones y desvíos de la Red titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias y a recibir el servicio de control de circulación del tren, incluida la señalización.

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

- Los procedimientos y plazos que rigen el proceso de adjudicación de Capacidad.
- Los principios que rigen el procedimiento de coordinación entre solicitudes.
- Los procedimientos y criterios previstos en caso de que se produzca la declaración de infraestructura ferroviaria congestionada, en particular dichos criterios deben recoger la dificultad de fijar surcos ferroviarios internacionales y los efectos de cualquier modificación para los demás administradores de infraestructuras.
- Las restricciones de uso de las infraestructuras ferroviarias existentes
- Las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio relacionadas con la red del administrador de infraestructuras y a los servicios que se presten en dichas instalaciones.

USO DIFERENCIADO DE LA INFRAESTRUCTURA

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

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

El Manual de Capacidades aporta mayor transparencia al proceso de la Adjudicación de Capacidad y representa una simplificación de la realidad de las mallas de trenes ya que, en su diseño definitivo, pueden influir decisivamente aspectos tales como las paradas solicitadas, las características técnicas de los trenes, las cargas solicitadas, etc. Por tanto, el Manual de Capacidades facilita estas informaciones a efectos únicamente orientativos, quedando el Gestor de Capacidad facultado para asignar los surcos en función de cada caso, mientras mantenga el espíritu general de los cupos expresados en el Manual de Capacidades y siempre con el objetivo de optimizar el uso de la infraestructura, de satisfacer al máximo las solicitudes de los candidatos y de garantizar una calidad adecuada del tráfico ferroviario.

4.2. Descripción del Proceso de Solicitud de Capacidad de Infraestructura

4.2.1. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD

De conformidad con lo establecido en la Ley y Reglamento del Sector Ferroviario las solicitudes de Capacidad de infraestructura ferroviaria podrán ser presentadas por:

Las EE.FF. con licencia en vigor y las Agrupaciones Empresariales Internacionales que constituyan dichas empresas.

- Asimismo, podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma y con los requisitos que reglamentariamente se establezcan:
- Los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad.
- Las Administraciones Públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad.

En tales supuestos, para la utilización de la capacidad de infraestructura será preciso que los candidatos designen una empresa ferroviaria y comuniquen dicha circunstancia al administrador de infraestructuras.

Todas aquellas empresas que acrediten su interés en la obtención de una licencia de empresa ferroviaria podrán formular una consulta al administrador de infraestructuras ferroviarias sobre la capacidad disponible en cada momento.

4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA LA SOLICITUD DE CAPACIDAD

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se dispone en el Reglamento de Ejecución 2016/545, en la Orden FOM 897/2005 y en el RSF y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestionen, podrán imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando éstos sean adecuados, transparentes y no discriminatorios. Tales requisitos se especificarán en la declaración sobre la red y se referirán exclusivamente a la idoneidad para presentar solicitudes conformes para la obtención de capacidad de infraestructura y a la aportación de garantías económicas.

Las solicitudes de Capacidad deberán ir acompañadas de los siguientes datos y documentos:

IDENTIFICACIÓN DEL CANDIDATO Y SU REPRESENTANTE

El Candidato que efectúa la solicitud declarará las personas debidamente acreditadas que los representen a tales efectos, así como el domicilio social al que el administrador de infraestructuras ferroviarias enviará las notificaciones oportunas, y en su caso presentará un documento que acredite su inscripción en el Registro Especial Ferroviario (art. 61 LSF).

Todo candidato, persona física o jurídica, de nacionalidad española o extranjera, tendrán un número de identificación fiscal español conforme establece la disposición adicional sexta de Ley 58/2003 General Tributaria y la Orden EHA/451/2008, de 20 de febrero, por la que se regula la composición del número de identificación fiscal de las personas jurídicas y entidades sin personalidad jurídica

CERTIFICADO DE SEGURIDAD

Cuando se trate de una Empresa Ferroviaria, se presentará una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sea titular (Art. 66 de la LSF y Art. 10 de la Orden FOM 897/2005).

GARANTÍAS POR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

DETERMINACIÓN CONCRETA DE LA SOLICITUD DE CAPACIDAD

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

El Gestor de Capacidad, pone a disposición de los Candidatos diversas aplicaciones informáticas como SIPSOR, SIGES o PCS. Si algún Candidato no dispusiese de conexión informática adecuada, o los sistemas estuviesen fuera de servicio, las solicitudes se dirigirán por correo electrónico al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Para mayor agilidad y prestar un mejor servicio a los Candidatos, se ofrece la posibilidad de establecer un acuerdo que simplifique los trámites del procedimiento de Solicitud de Capacidades. A través de dicho acuerdo, se especificará el sistema establecido entre ambas partes para tramitar las solicitudes. Cuando la Adjudicación de la Capacidad sea a Candidato distinto de EF, éste deberá comunicar al administrador de infraestructuras ferroviarias los datos de la EF que va a utilizar dicha Capacidad con al menos cinco días de antelación al de su utilización efectiva (Art. 14.2 Orden FOM/897/2005, de 7 de abril).

SOLICITUDES DE CAPACIDAD EN LOS CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS

Los Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías, Atlántico y Mediterráneo han establecido para cada uno de ellos un órgano denominando Ventanilla Única, para que los candidatos soliciten y reciban respuestas, en un solo lugar y con un solo trámite, en relación con la capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que atraviesen, al menos, una frontera a lo largo de cualquiera de los Corredores Europeos de Mercancías.

La solicitud, gestión y adjudicación de capacidad para trenes de mercancías internacionales que circulen por los corredores Atlántico y Mediterráneo se realizará mediante la herramienta informática Path Coordination System (PCS) de acuerdo con los procesos establecidos en los respectivos Documentos de Información del Corredor (CID) y alineados con los procedimientos internacionales acordados en el marco de RNE.

PCS, Path Coordination System, es un sistema de coordinación de solicitudes de capacidades internacionales para las empresas ferroviarias y otros candidatos, los administradores de infraestructuras y los corredores europeos de mercancías por ferrocarril (RFC). La aplicación basada en Internet optimiza la coordinación de los surcos internacionales, asegurando que las solicitudes y ofertas de capacidad estén armonizadas por todas las partes implicadas. Además, PCS es la única herramienta para la publicación, solicitud y asignación de los surcos preestablecidos y la reserva de capacidad (PaP y RC), en los corredores de mercancías europeos RFC.

El acceso a PCS es gratuito. Se puede solicitar una cuenta de usuario a través del soporte de RNE PCS: support.pcs@rne.eu.

Para obtener más información, visite el sitio web: https://rne.eu/.

Se puede encontrar la oferta de capacidad de los corredores, en forma de franjas pre-establecidas, en las siguientes direcciones:

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

4.2.3. TIPOS DE SOLICITUDES DE SURCOS

Se establecen diferentes modalidades de surcos en la Red gestionada por el administrador de infraestructuras, según se generan las necesidades de transporte.

A. SURCOS CON RESERVA

Cuando las solicitudes de Capacidad se realicen en tiempo y forma oportuna, el Candidato podrá reservar los surcos, obteniendo unos atributos de calidad adecuados, preferencia en la regulación del tráfico y unos compromisos de puntualidad por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias. Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIPSOR, mediante los terminales autorizados al efecto.

A.1. Surcos Regulares (ServiTren)

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

A.2. Surcos Ocasionales (TrenDía)

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

B. SURCOS SIN RESERVA

Cuando no sea posible para el Candidato realizar la reserva de Capacidad en tiempo oportuno, el administrador de infraestructuras dispone de dos modalidades de surcos sin reserva.

B.1. Surcos Inmediatos

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

Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIGES, por los usuarios autorizados al efecto.

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

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

B.2. Surcos Especiales

Estos surcos son asignados con motivo de incidencias o por incumplimiento de las condiciones de transporte programadas por las EE.FF. o por los Candidatos, normalmente a iniciativa de las Subdirecciones de Circulación.

4.3. Restricciones Temporales y Asignación de Capacidad para Mantenimiento

4.3.1. PRINCIPIOS GENERALES

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

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

De conformidad con lo especificado en la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión de 4 de septiembre de 2017, por la que se sustituye el Anexo VII de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, en documento anexo a esta Declaración sobre la Red, se incluye el catálogo con las restricciones de capacidad en la Red Ferroviaria de Interés General, disponible en:

https://www.adifaltavelocidad.es/declaracion-sobre-la-red

Este documento se actualizará periódicamente con la información más relevante de las sesiones TOC, que son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura para dar información sobre las futuras restricciones de capacidad consensuadas con los candidatos, para que les permita a estos adaptar sus operaciones y necesidades de transporte. Entre la información que como mínimo el administrador de Infraestructura publicará en su catálogo sobre las Restricciones Temporales de Capacidad estará:

a) La línea y tramo afectado.
b) Las fechas de inicio y finalización de la restricción temporal de capacidad, con indicación de los días afectados.
c) En su caso, la capacidad en las líneas de desviación disponibles.

Si la información sobre las futuras restricciones de capacidad ha sido ya publicada al inicio del período de presentación de solicitudes de incorporación de capacidad en el horario anual, puede reducirse la necesidad de reprogramar los surcos ferroviarios ya adjudicados.

De conformidad con lo establecido en la Orden TRM/124/2025, de 3 de febrero, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones por perturbaciones extraordinarias de tráfico en el transporte ferroviario de mercancías, las empresas ferroviarias de mercancías que se hayan visto afectadas por restricciones temporales de capacidad en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General y que supongan un impacto significativo en los tráficos ferroviarios de mercancías podrán ser beneficiarias de determinadas ayudas, cumpliendo las condiciones establecidas en dicha Orden y en sus correspondientes convocatorias.

MÉTODO DE CÁLCULO Y CRITERIOS PARA LA ESTIMACIÓN DE LA CAPACIDAD AFECTADA POR RESTRICCIONES TEMPORALES DE CAPACIDAD

Conforme a lo dispuesto en la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 por la que se sustituye el Anexo VII de la Directiva 2012/34/UE, el administrador de infraestructuras ferroviarias ha implantado un cálculo del porcentaje de tráfico afectado para la calificación de una restricción temporal de capacidad.

En línea con lo indicado en la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 que permite al administrador aplicar criterios adicionales a los ahí mencionados, a la hora de establecer un criterio común para realizar el cálculo del porcentaje de tráfico afectado, que permita una clasificación homogénea de las restricciones temporal de capacidad, se establece que dicho cálculo deberá realizarse tomando como unidad de medida de referencia un día completo, como normal general un jueves, que sea representativo, esto es, con un alto volumen de tráfico únicamente sobre todo el tramo de la línea en que se encuentre la restricción temporal de capacidad respectiva, sin tener en cuenta los efectos colaterales de la restricción temporal de capacidad en otros tramos de la línea.
A tales efectos, la fórmula a aplicar será la siguiente:

$$\text{Impacto del RTC (\%)} = \frac{\text{Nº de surcos afectados por la RTC en un día significativo}}{\text{Nº de surcos totales en un día significativo}} \times 100$$

(*) Se considera un surco como afectado por la restricción temporal de capacidad (RTC) cuando los tráficos son suprimidos, sustituidos o desviados por una ruta alternativa.

Atendiendo al porcentaje resultante, y teniendo en cuenta conjuntamente el criterio de días de duración de dicha restricción, las restricciones temporales de capacidad se clasificarán como se indica a continuación:

- Impacto mínimo: Días sin especificar – menos del 10 % del tráfico afectado.
- Impacto menor: 7 días o menos consecutivos – más del 10 % del tráfico afectado.
- Impacto medio: 7 días o menos consecutivos – más del 50 % del tráfico afectado.
- Impacto alto: Más de 7 días consecutivos – más del 30 % tráfico afectado.
- Impacto grande: Más de 30 días consecutivos – más del 50 % tráfico afectado.

Asimismo, para los casos "intermedios" en que una restricción temporal de capacidad no cumpla a la vez los criterios de números de días consecutivos y % de tráfico cancelado, desviado o sustituido para ser calificada por su impacto como mínimo – menor – medio – alto – grande, dicha restricción temporal de capacidad será calificada por su impacto inmediatamente inferior.

4.3.2. PLAZOS E INFORMACIÓN PROPORCIONADOS A LOS SOLICITANTES

En lo que concierne a las restricciones temporales de capacidad de las líneas ferroviarias, por razones tales como los trabajos de infraestructura, que den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte, los administradores de Infraestructuras afectados lo comunicarán según lo dispuesto en la Decisión Delegada (UE) 2017/2075.

En concreto:

- En lo que concierne a las restricciones temporales de capacidad de las líneas ferroviarias, por razones tales como los trabajos en las infraestructuras (incluidas las restricciones de velocidad asociadas a ellos), la carga por eje, la longitud de los trenes, la tracción o el gálibo de estructura (en lo sucesivo, "restricciones de capacidad"), de una duración superior a siete días consecutivos que den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte de más del 30 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, los administradores de infraestructuras afectados publicarán todas las restricciones de capacidad y los resultados preliminares de una consulta con los candidatos, por primera vez, en la medida en que se conozcan, al menos veinticuatro meses antes del cambio del horario de servicio de que se trate y por segunda vez, de forma actualizada, al menos doce meses antes de tal cambio (apartado 8 de la Decisión Delegada (UE) 2017/2075).
- Si la repercusión de las restricciones de capacidad no se limita a una red, antes de publicar las restricciones de capacidad de conformidad con el punto 8, los administradores de infraestructuras interesados, incluidos los administradores de infraestructuras que pudieran verse afectados por el reencaminamiento de trenes, coordinarán entre sí aquellas restricciones de capacidad que pudieran implicar una cancelación, un reencaminamiento de un surco ferroviario o una sustitución por otros modos de transporte. La coordinación antes de la segunda publicación se deberá completar: a) a más tardar, dieciocho meses antes del cambio de horario de servicio, si más del 50 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante más de treinta días consecutivos; b) a más tardar, trece meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, si más del 30 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante más de siete días consecutivos; c) a más tardar, trece meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, si más del 50 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria se va a cancelar, reencaminar o sustituir por otros modos de transporte durante siete días consecutivos o menos. En caso necesario, los administradores de infraestructuras invitarán a participar en esa coordinación a los candidatos que operen en las líneas de que se trate y a los principales explotadores de instalaciones de servicio afectados (apartado 11 Decisión Delegada (UE) 2017/2075).
- En el caso de las restricciones de capacidad de una duración de siete días consecutivos o menos que no sea necesario publicar de conformidad con el punto 8 y den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte de más del 10 % del volumen de tráfico diario estimado en una línea ferroviaria, que se produzcan durante el siguiente período de vigencia del horario y de las que el administrador de infraestructuras haya tenido conocimiento a más tardar seis meses y quince días antes del cambio de horario de servicio, el administrador de infraestructuras consultará con los candidatos afectados las restricciones de capacidad previstas y comunicará las restricciones de capacidad actualizadas como mínimo cuatro meses antes del cambio de horario de servicio. El administrador de infraestructuras deberá proporcionar información detallada sobre los surcos ferroviarios ofrecidos para trenes de viajeros con una antelación mínima de cuatro meses y sobre los ofrecidos para trenes de mercancías con una antelación mínima de un mes respecto del inicio de la restricción de capacidad, salvo si el administrador de la infraestructura y los candidatos interesados acuerdan un plazo más breve (apartado 12 Decisión Delegada (UE) 2017/2075).

Por su parte, según lo establecido por la CNMC en la resolución de fecha 7 de julio de 2022 dictada en el expediente STP/DTSP/034/21, este administrador:

- Comunicará a las empresas ferroviarias y candidatos la información relevante y actualizada sobre las restricciones temporales de capacidad al menos dos meses antes de la finalización del plazo para la solicitud anual de capacidad para el horario de servicio. Esta información relevante incluirá, por cada actuación prevista, el tramo de red afectado, las fechas en que las obras afectarán al tráfico ferroviario, el porcentaje de tráfico afectado y las rutas alternativas disponibles.
- Mantendrá consultas con las empresas ferroviarias y candidatos al menos un mes y medio antes de la finalización del plazo para la solicitud ordinaria de capacidad. En estas consultas las empresas ferroviarias y candidatos podrán efectuar las observaciones que consideren.
- A partir de las observaciones recibidas, coordinara las restricciones temporales de capacidad reduciendo, en la medida de lo posible, el impacto sobre la actividad de las empresas ferroviarias y candidatos. Con este fin, si es necesario se celebrarán reuniones bilaterales o multilaterales con las empresas ferroviarias y candidatos para analizar conjuntamente las alternativas posibles.
- A la vista de las alegaciones recibidas y la coordinación efectuada, actualizará la información comunicada a las empresas ferroviarias y candidatos al menos medio mes antes de la finalización del plazo para la solicitud anual de capacidad para el horario de servicio.

Entre la información que se facilitará por el administrador de infraestructuras ferroviarias sobre las restricciones temporales de capacidad estará el día previsto, la duración de la restricción, el período del día, el tramo de línea afectado, si se realizarán o no desviaciones de tráfico por rutas alternativas, etc.

Esta información se enviará por el administrador de infraestructuras ferroviarias a los candidatos que realicen tráfico por la línea o líneas afectadas por la restricción temporal de capacidad.

Asimismo, y con el fin de ajustar las peticiones del Horario de Servicio, se podrán celebrar reuniones bilaterales con las EE.FF., de las que se levantará el correspondiente acta y/o se entregaran las presentaciones que acompañen a la misma con la información correspondiente, con el fin de anticipar las restricciones y cuestiones operacionales más relevantes, así como los planes de transporte, para el próximo Horario de Servicio, garantizando en todo momento el respeto a los principios de igualdad de trato y no discriminación con el resto de candidatos y la confidencialidad de los datos aportados por aquéllos, cuando así lo hayan designado o bien se establezca en la normativa aplicable.

COMISIONES TOC

La programación de actuaciones en la infraestructura se canalizará a través de las Comisiones TOC, compuestas por los responsables designados por la Dirección General de Conservación y Mantenimiento, Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad y Dirección General de Construcción, y, como invitadas, las EE.FF. con Capacidad adjudicada y la CNMC. En dichas Comisiones las EE.FF. son puntualmente informadas de los trabajos a realizar, atendiendo en la medida de lo posible sus sugerencias en la programación. El Acta de las sesiones TOC donde se analizan y acuerdan estas restricciones en la Capacidad se remite a todas y cada una de las EE.FF. que participan en ellas.

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

Las Comisiones TOC determinan en la sesión ordinaria anual los incrementos de tiempo que es necesario contemplar en los surcos de los trenes para el Horario de Servicio del año siguiente. También programan en sesión ordinaria los trabajos en infraestructuras que afecten de modo permanente a la circulación de trenes. En particular, las sesiones ordinarias establecen o revisan los periodos y condiciones de las Bandas de Mantenimiento. Las programaciones se establecerán hasta el final del Horario de Servicio, levantándose acta de las sesiones de cada Comisión.

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

Para los casos en que se vayan a producir, a lo largo del Horario de Servicio, variaciones importantes respecto de las previsiones realizadas en la sesión ordinaria anual, que suele celebrarse en torno al mes de abril, está previsto celebrar sesiones ordinarias de ajuste con periodicidad aproximadamente trimestral. Podrán convocarse además sesiones extraordinarias cuando, por motivos excepcionales, sea necesario acordar trabajos fuera de las sesiones ordinarias.

El Gestor de Capacidad considerará en el proceso de asignación de surcos las reservas de capacidad que se deriven de los trabajos programados en las Comisiones TOC. Los Candidatos tendrán en cuenta en sus circulaciones, tras las consultas realizadas entre el administrador de infraestructura y los candidatos interesados, las repercusiones que se deriven (incremento de los tiempos de viaje, reducción de capacidad, etc.) cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias las comunique, para lo cual resultarán de aplicación los plazos de preaviso y los casos exceptuados en la Decisión Delegada 2017/2075 o la norma que, en su caso, la sustituya.

En el caso de que el impacto en la capacidad sea significativo además de lo tratado en las sesiones TOC, se podrán establecer reuniones específicas para exponer el impacto de las obras y tratar los horarios de los trenes afectados, e incluso las rutas alternativas.

BANDAS DE MANTENIMIENTO

Las Bandas de Mantenimiento consisten en una reserva de capacidad del administrador de infraestructuras ferroviarias para las labores de mantenimiento ordinario de la infraestructura y sus instalaciones.

Se programarán entre tres y cinco horas por día en cada línea cinco días a la semana, en función de sus características y equipamiento. En vía doble, se procurará dejar paso por una de las dos vías, excepto que el administrador de infraestructuras ferroviarias disponga otra medida, atendiendo a razones técnicas. Por lo tanto, la capacidad de la línea se restringe en período de Banda de Mantenimiento cuando únicamente se asegure la circulación por una vía.

En el Manual de Capacidades y en el documento reglamentario "Cuadros de Velocidades Máximas" figurarán los intervalos previstos para las Bandas de Mantenimiento.

OBRAS EXTRAORDINARIAS

Cuando se precise realizar una obra durante un periodo prolongado en un intervalo de obras distinto al de la Banda de Mantenimiento, se dejará constancia de cuál es el intervalo extraordinario de obras y cuál es el intervalo normal de mantenimiento. Estos periodos serán programados por las Comisiones TOC. Los detalles más concretos de la actuación y la nueva capacidad ofertada serán compartidos con las empresas ferroviarias, con una antelación mínima de cuatro meses para las capacidades de trenes de viajeros y con una antelación mínima de un mes para las capacidades de trenes mercancías respecto del inicio de la restricción de capacidad, salvo si el administrador de la infraestructura y los candidatos interesados acuerdan un plazo más breve, a través de los Expedientes de Trabajos Programados/Autorizados (TBP/TBA).

El administrador de infraestructuras podrá decidir no aplicar los períodos habituales de consulta y comunicación con los candidatos si la restricción de la capacidad es necesaria para restablecer las operaciones ferroviarias en condiciones de seguridad, si no puede ejercer ningún control sobre el calendario de las restricciones, si la aplicación de dichos períodos no resultaría eficaz a efecto de los costes o sería innecesariamente perjudicial a efecto de la pervivencia o condición de los activos o si todos los candidatos afectados manifiestan su acuerdo al respecto. En esos casos, y en el caso de cualesquiera otras restricciones de capacidad que no estén sujetas a consulta de conformidad con otras disposiciones del presente anexo, el administrador de infraestructuras consultará inmediatamente a los candidatos y los principales explotadores de instalaciones afectados. (Punto 14, Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión de 4 de septiembre de 2017.)

Aquellos trabajos extraordinarios puntuales y de poca relevancia podrán ser acordados directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias con las EE.FF. y Candidatos afectados, con la antelación que se estime necesaria.

4.4. Acuerdos Marco entre ADIF - Alta Velocidad y los Candidatos

CONCEPTO GENERAL DE ACUERDO MARCO Y CAPACIDAD MARCO

Algunos Candidatos, para invertir en la prestación de los servicios ferroviarios, pueden necesitar de una mayor seguridad jurídica en lo que se refiere a la capacidad de infraestructura disponible para un período superior al de un horario de servicio, pudiendo el administrador de infraestructuras y los candidatos celebrar acuerdos marco para la reserva de capacidad por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio. En dichos acuerdos sólo se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato.

Los acuerdos marco no determinarán los surcos ferroviarios en detalle, pero establecerán las características de la capacidad de la infraestructura solicitada y ofrecida a los candidatos; no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios y podrán modificarse o limitarse para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria.

Con carácter general los acuerdos marco tendrán una vigencia máxima de cinco años, renovable por períodos iguales. No obstante, podrá acordarse un período superior a cinco años cuando esté justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. Para servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, podrán concertarse acuerdos marco por un período de vigencia de hasta quince años.

En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota establecida.

Los administradores de infraestructuras motivarán su decisión de denegar, celebrar o modificar un acuerdo marco. Los motivos se comunicarán por escrito al candidato que hubiese solicitado la celebración o modificación del acuerdo marco.

El administrador de infraestructuras ferroviarias remitirá los acuerdos marco a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para su análisis y aprobación con carácter previo a la firma entre las partes.

El modelo de Acuerdo Marco se encuentra disponible en el Anexo I.

El administrador de infraestructuras reservará capacidad para el procedimiento anual de confección de horarios de servicio. Consecuentemente, la capacidad marco no agotará la capacidad disponible de la infraestructura en cuestión, estableciéndose un umbral aproximado del 70 % de reserva de capacidad para acuerdos marco, reservándose la capacidad remanente para tráficos de hora punta o extraordinarios, otras relaciones u otros candidatos, incluidos aquellos que hayan formalizado un acuerdo marco, capacidades que se adjudicarían mediante los procesos ordinarios del Horario de servicio.

Podrán establecerse normas específicas para la reserva de capacidad marco que abarque varias redes.

A efectos de estimaciones de la capacidad de las infraestructuras, el administrador utiliza una metodología de consideración, para cada tramo homogéneo de línea, basada en:

- El equipamiento de las líneas y los trenes (equipos embarcados)
- Los tiempos mínimos de sucesión e intervalos medios de sucesión.
- La heterogeneidad del tráfico.
- Las estaciones de parada solicitadas para los trenes.

Orientativamente se aplican márgenes de reserva de capacidad que van entre el 20 y el 40 %, según las características de las líneas consideradas.

En líneas de Cercanías, se consideran específicamente los tiempos de parada en las estaciones, que son los que restringen habitualmente la capacidad de la línea.

En las grandes terminales de viajeros, la capacidad de estacionamiento se determina analizando:

- Las vías disponibles y sus posibilidades operativas
- El reparto porcentual de trenes, distinguiendo entre trenes pasantes y trenes que tengan origen o destino en la estación
- Los tiempos de parada o rotación necesarios para asegurar las operaciones razonablemente.

El administrador de infraestructuras podrá decidir con criterios de equidad y, cuando proceda, previa aprobación del organismo regulador, no ofrecer acuerdos marco en las líneas que hayan sido declaradas congestionadas.

4.4.1. PROCEDIMIENTO PARA LA TRAMITACIÓN DE SOLICITUDES DE ACUERDOS MARCO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Al celebrar acuerdos marco, el administrador de infraestructuras debe optimizar el uso de la capacidad de infraestructura disponible. El Reglamento UE 2016/545, de fecha 7 de abril de 2016, establece el procedimiento y los criterios que se deben seguir para la celebración de acuerdos marco.

De conformidad con su artículo 5, el administrador de infraestructuras podrá invitar a los candidatos potenciales a presentar solicitudes de acuerdos marco, mediante convocatorias de solicitudes de acuerdos marco. Para ello, Adif-Alta Velocidad incluirá la capacidad marco disponible por tramo de línea y periodo de control, en las líneas en las que se oferte esta posibilidad, en la declaración de capacidad marco.

Previamente a dicha declaración, los administradores de infraestructuras consultarán a los candidatos potenciales para que la capacidad marco ofrecida se adecúe en la medida de lo posible al conjunto de necesidades comerciales de los mismos. Asimismo, se indicará la capacidad marco ya adjudicada, así como una estimación de la capacidad total de las infraestructuras.

Al margen de lo anterior, el artículo 5.2 del Reglamento UE 2016/545 establece la posibilidad de que los candidatos puedan presentar sus solicitudes de Acuerdo Marco.Las solicitudes de los candidatos se ajustarán a los trámites y plazos establecidos en la normativa vigente, y que han sido concretados por la CNMC en su resolución de 24 de julio de 2024 (STP/DTSP/009/024) en la que se le requiere a la Entidad Pública ADIF -AV para que incorpore en la Declaración sobre la Red un procedimiento de adjudicación de capacidad siguiendo las pautas establecidas en el Fundamento III de la citada resolución.

De este modo y atendiendo a lo requerido por la CNMC en su resolución de 24 de julio de 2024 (STP/DTSP/009/024), se establece el siguiente procedimiento:

CONTENIDO DE LA SOLICITUD

Las solicitudes de acuerdo marco deberán incluir la siguiente información:

- Líneas o tramos de línea para los que se solicita el acuerdo marco;
- Surcos orientativos, que se solicitan para cada línea o tramo de línea, incluyendo las posibles paradas comerciales, diferenciando la solicitud por horarios de servicio y días de la semana.

- Horarios orientativos de salida y llegada de cada servicio;
- Material rodante que se va a utilizar para el surco y sus características (unidades, velocidad, composición…)
- Las frecuencias semanales: Diarios, Laborables, S y D, así como sus excepciones.

Esta información será la que figurará en el acuerdo marco y que servirá como base para adjudicar la capacidad marco. Dentro de la fase de coordinación del acuerdo marco, de conformidad con el Reglamento de Ejecución UE 2016/545, se podrán realizar modificaciones de la solicitud, las cuales, analizada su viabilidad y siempre que no sean significativas, se podrán incorporar al mismo.

Junto a la solicitud, los candidatos deberán justificar documentalmente los siguientes apartados:

a) **Plan de Operaciones. Este plan contendrá los siguientes epígrafes:**

- Descripción general del Plan para el periodo solicitado.
- Recursos disponibles (trenes, personal e instalaciones necesarias).
- Operativa respecto al mantenimiento de los trenes que se van a utilizar para prestar los servicios propuestos (compromiso de ejecución de talleres propios o bien carta de compromiso del explotador de las instalaciones en las que se tiene previsto realizar el mantenimiento, acreditando la factibilidad del mismo).
- Evolución de la operación detallando el inicio de los servicios y la incorporación de recursos anualmente.
- Cualquier otra información relevante que ayude a la comprensión de dicho Plan.
- En su caso, resguardo de solicitud para la obtención de licencia de empresa ferroviaria o habilitación.

b) **Documentación relativa a la capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras:**

- Composición societaria.
- Certificados positivos de estar al corriente de pagos con la Agencia Tributaria y de pagos con la Tesorería de la Seguridad Social.
- Carta de Compromiso de tener suficientemente garantizada, en el momento de la adjudicación marco, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en los terminos establecidos en el artículo 63, del Real Decreto 2387/2024.
- Plan Económico-Financiero previsional (cuenta de resultados, balance y estado de flujos de efectivo) desde el inicio de su actividad hasta la finalización del periodo del que se solicite. Para cada anualidad se incluiría un detalle suficiente de las hipótesis utilizadas para su elaboración.
- Asimismo, se incorporará un estudio de mercado o de movilidad para cada una de las líneas en que se pretenda operar, justificativo del Plan Económico – Financiero.

Adicionalmente, en el análisis se incorporarán las ratios que refrenden el Plan Económico-Financiero. Entre otros:

- Ingreso medio por viajero (media de las ventas obtenidas por las operaciones por año dividida entre la media de viajeros transportados).
- Trenes-km por circulación (Media Km recorridos por año dividido entre las circulaciones anuales).
- Viajeros por circulación (media de los viajeros transportados entre circulaciones anuales).

- Coste por tren-km (media del coste de las operaciones por año dividido entre la media de los kms. recorridos por año).
- EBITDA y Resultado antes y después de impuestos.
- Otras ratios que se consideren relevantes.
- Cuentas anuales auditadas de los tres últimos ejercicios (en su caso).
- Capacidad financiera y fuentes de financiación, propias o ajenas.
- Carta de Compromiso ("Confort Letter") que respalde y garantice el Plan Económico-Financiero, firmada por el candidato y todos sus accionistas.
- Informe de auditor externo que acredite la razonabilidad de las hipótesis utilizadas para la elaboración del Plan Económico-Financiero, así como coherencia con la solicitud presentada.
- Declaración responsable de formar o no formar parte de un grupo societario al que se refiere el artículo 42 del Código de Comercio.

c) **Documentación relacionada con las coberturas de seguros previstas en la legislación ferroviaria, en el supuesto de no disponer de licencia de empresa ferroviaria o habilitación:**

- Con carácter previo a la prestación de servicios de transporte ferroviario y al objeto de acreditar la cobertura de la responsabilidad civil que pudiera ser exigible para el ejercicio de la actividad de prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros, será necesario aportar la póliza con su condicionado general, particular y especial, al objeto de examinar la misma al amparo de lo previsto en el artículo 63 del Reglamento del Sector Ferroviario, así como certificado de estar al corriente de pago de la citada póliza de seguro.
- Asimismo, será necesario aportar una declaración responsable con el compromiso de formalizar una póliza para la cobertura de las garantías exigidas en el seguro obligatorio de viajeros.

MODO DE PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

El envío de la documentación se realizará por medios telemáticos a la sede electrónica de ADIF-Alta Velocidad: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es.

Las propuestas se presentarán redactadas en idioma español o, en su caso, acompañadas de traducción jurada, (primando esta última en caso de duda o discrepancia). El incumplimiento de este requisito comportará la desestimación de la propuesta presentada por el candidato.

Para todos los actos de comunicación, el administrador de infraestructuras ferroviarias se comunicará con los candidatos a través de la sede electrónica. Asimismo, los candidatos deberán comunicarse con el administrador de infraestructuras ferroviarias a través de la Sede electrónica de ADIF-Alta Velocidad.

Las personas que comparezcan, o firmen proposiciones en nombre de otro, presentarán poder bastante al efecto, y fotocopia legitimada notarialmente de su D.N.I. o del que, en su caso, le sustituya reglamentariamente. El poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil. Si se trata de un poder para acto concreto, no será necesaria la inscripción en el Registro Mercantil. Este requisito no será necesario si la solicitud de capacidad se presenta firmada electrónicamente.

Todos los documentos que se presenten deberán ser originales o tener la consideración de auténticos, según la legislación vigente. En el supuesto de que haya discrepancia entre la información contenida en los distintos documentos, prevalecerá, en todo caso, la información contenida en el Plan de Operaciones adjuntado con la solicitud.

Los candidatos podrán designar como confidenciales alguno o algunos de los documentos aportados. Esta circunstancia deberá ser justificada y reflejarse claramente (sobreimpresa con marca de agua, en el encabezamiento o al margen de cada folio) en el propio documento designado como tal. La confidencialidad no podrá extenderse a todo el contenido de la solicitud del adjudicatario. Únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión restringida y, en ningún caso, a documentos que sean públicamente accesibles ni a las partes esenciales de la solicitud, respetándose en todo caso lo dispuesto en el Reglamento UE 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como su normativa complementaria y tras proceder a la apertura de las solicitudes, se respetará en todo momento la confidencialidad de los solicitantes, asegurando la custodia de la documentación.

En el supuesto de que la solicitud no reúna los requisitos que señala el artículo 66 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Publicas, se requerirá al candidato para que, en un plazo de 10 días, en los términos del artículo 68 de la citada Ley, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, dictándose la correspondiente resolución al afecto.

Los Acuerdos Marco que se establezcan se regularán conforme al modelo de contrato establecido en el Anexo I.

ANÁLISIS DE LA SOLICITUD

El administrador de infraestructuras analizará la solicitud de capacidad marco y si la misma es compatible con la capacidad disponible en la infraestructura y en las instalaciones de servicio afectadas.

De ser la intención del administrador denegar la capacidad marco al solicitante, responderá de forma justificada dicha denegación, que podrá fundamentarse, entre otros motivos, porque la capacidad marco ya adjudicada supere el límite establecido en el artículo 8.2 del Reglamento UE 2016/545.

En el caso de que haya intención por parte del administrador de celebrar un acuerdo marco con el solicitante, de conformidad con el Reglamento 2016/545, informará a los candidatos potenciales de esta intención, dándoles un plazo máximo cuatro meses para que dichos candidatos no solo muestren su interés, sino que concreten su solicitud de capacidad marco si lo consideran pertinente.

La información a trasladar a los demás candidatos interesados sobre el acuerdo marco, respetando los aspectos confidenciales de la solicitud, incluirá, al menos, los orígenes y destinos de los servicios solicitados, las frecuencias semanales, y las fechas de inicio y fin de los servicios y del propio acuerdo marco, así como la capacidad máxima disponible para acuerdos marco.

El administrador de infraestructuras publicará en su página web su intención de celebrar un acuerdo marco y, para garantizar que los candidatos potenciales reciban la información, se acompañará de una notificación a, al menos, las empresas ferroviarias que ya estén prestando servicios similares a los solicitados.

El plazo para el análisis de la solicitud y, en su caso, denegación o información al resto de candidatos potenciales no excederá de un mes y cinco días, a contar desde la recepción de toda la documentación e información pertinente.

COORDINACIÓN DE LAS SOLICITUDES

Tras el periodo de consultas:

- Si no se han recibido más solicitudes de capacidad marco y la capacidad solicitada es compatible con otros acuerdos marco ya firmados, en un plazo que no excederá de un mes y medio tras la finalización del periodo de consultas el administrador adjudicará la capacidad marco o la denegará de forma motivada por causas sobrevenidas, informará al solicitante y solicitará, en su caso, la aprobación de la CNMC, de conformidad con el artículo 13.3 de la Orden FOM/897/2005. Consecuentemente, el plazo para completar los trámites hasta la solicitud de aprobación del acuerdo marco a la CNMC no excederá de los seis meses y medio.
- En el caso de recibir varias solicitudes compatibles, entre ellas, y con otros acuerdos marco ya firmados, el administrador se pronunciará sobre todas simultáneamente (artículo 5.3 del Reglamento 2016/545). También podrá promover el procedimiento de coordinación de solicitudes cuando se produzca un conflicto con un acuerdo marco durante el procedimiento de programación del Horario de servicio.

Si la capacidad solicitada fuera incompatible con otro acuerdo marco firmado, o con nuevas peticiones, el administrador informará a los solicitantes e iniciará un proceso de coordinación de los previstos en el artículo 9.1 del Reglamento 2016/545, cuya duración no excederá de dos meses. Según se indica en dicho artículo "serán de aplicación los principios del procedimiento de coordinación de solicitudes de surcos previstos en el artículo 46, apartados 3 y 4 de la Directiva 2012/34/UE" que establece que en la declaración sobre la red se establecerán los principios que regirán en el procedimiento de coordinación.

A tal fin, el administrador de infraestructuras ferroviarias procurará encontrar soluciones alternativas que den respuesta a las solicitudes de los Candidatos, o resolver los conflictos consultando a los candidatos.

Durante esta consulta se facilitará la siguiente información, de forma gratuita y por escrito, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9.1 del Reglamento UE 2016/545:

a. La adjudicación de capacidad marco solicitada por otros candidatos en los mismos trayectos.
b. La adjudicación de capacidad marco otorgada previamente a todos los demás candidatos en los mismos trayectos.
c. La adjudicación de capacidad marco alternativa propuesta por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, a menos que dichos candidatos estén de acuerdo en que se divulgue.

Se contemplan dos rondas de coordinación entre el administrador y los distintos candidatos. En cada una de ellas, el administrador propondrá soluciones alternativas a los candidatos para dar respuesta de la mejor manera posible a sus solicitudes, y al mismo tiempo, permitan la compatibilidad de los servicios propuestos. El administrador podrá proponer variaciones razonables a la capacidad marco solicitada, dentro de una franja de +/- 60 minutos.

En la primera ronda el administrador realizará una propuesta inicial de adjudicación de capacidad, procurando la mayor compatibilidad entre las solicitudes de franjas horarias en conflicto.

Posteriormente, el administrador realizará -si fuese necesario- una segunda ronda de coordinación en la que someterá a consideración una nueva propuesta de asignación a los candidatos, en función de su propuesta inicial, y de los acuerdos y alegaciones recibidas por parte de todos los candidatos en la primera ronda de coordinación.

Si la segunda ronda de coordinación resultase infructuosa, ya que al menos uno de los candidatos rechazase la propuesta realizada por el administrador, realizará entonces una tercera propuesta final, en la cual la franja o franjas horarias en conflicto se asignarán a los candidatos de la manera más eficiente posible, valorando el administrador:

- La mejor satisfacción de todas las solicitudes de los candidatos, en función de sus solicitudes iniciales, de los acuerdos alcanzados en el proceso de coordinación y de las alegaciones recibidas en las dos rondas de coordinación previstas;
- La adecuada utilización de la capacidad objeto de conflicto y la eficiencia del sistema;
- El aprovechamiento del material rodante en términos de rotación de trenes, de acuerdo con criterios razonables y rotaciones en general inferiores a una hora;

Para cada propuesta, los candidatos dispondrán de un plazo máximo de 3 días hábiles para formular alegaciones y, en su caso, manifestar su conformidad o disconformidad con la misma.

RESOLUCIÓN DEL PROCEDIMIENTO

En caso de aceptación de una o varias solicitudes de acuerdos marco, en un plazo que será como máximo de un mes y medio, el administrador adjudicará la capacidad marco y solicitará la aprobación de la CNMC, de conformidad con el artículo 13.3 de la Orden FOM/897/2005.

Consecuentemente, considerando los plazos anteriores, cuando el administrador deba coordinar y, en su caso, priorizar, solicitudes de capacidad marco incompatibles, el plazo máximo para completar los trámites hasta la denegación de la capacidad o la solicitud de aprobación del acuerdo marco a la CNMC, no excederá de ocho meses y medio desde la recepción de toda la información.

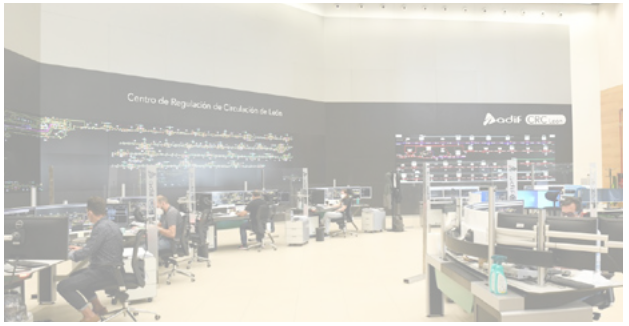
Contra la resolución por la que se acuerde o deniegue la celebración del Acuerdo Marco, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición ante el Consejo de Administración de Adif-Alta Velocidad en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente a su notificación; o bien interponer directamente recurso contencioso administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la notificación de la Resolución. Todo ello sin perjuicio de que los interesados puedan interponer conflicto ante la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, en los términos previstos en el artículo 12.1.f) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, o bien ejercitar cualquier otro recurso que estimen oportuno.

4.4.2. PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN ANUAL DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS MARCO DE CAPACIDAD

EJECUCIÓN DEL ACUERDO MARCO

El administrador de infraestructuras reexaminará periódicamente el acuerdo marco con los candidatos a fin de evaluar la capacidad marco. Los candidatos informarán sin demora al administrador de infraestructuras de cualquier intención permanente de no utilizar la totalidad o parte de la capacidad marco. Cuando el candidato no tenga intención de utilizar la capacidad marco durante más de un mes, lo comunicará al administrador de infraestructuras con al menos un mes de antelación. (Art. 11 Reglamento 2016/545 UE).

El no uso injustificado de la capacidad acordada por el Candidato dará lugar a la aplicación de las cláusulas de penalización del acuerdo marco, y la retirada de la capacidad, en las condiciones especificadas en el acuerdo marco que se haya suscrito. La aplicación de sanciones económicas en estos casos no tiene como objetivo principal garantizar los legítimos intereses económicos del administrador de infraestructuras, sino asegurar que las solicitudes de capacidad marco por parte de los Candidatos se realizan de acuerdo a necesidades reales de servicios, especialmente cuando de la resolución de dicha adjudicación se desprende que otro candidato no haya resultado adjudicatario de dicha capacidad.



Al acordar nueva capacidad marco con un candidato, el administrador de infraestructuras tendrá en consideración cualquier falta de uso de la capacidad marco o de solicitud de surco en virtud de un acuerdo marco y los motivos de dicha falta.

Al objeto de establecer las reglas y criterios que el Administrador va a emplear para llevar a cabo el análisis del grado de cumplimiento por ambas partes de los acuerdos marco de capacidad que se celebren entre el administrador y un candidato, dando transparencia y predictibilidad a la evaluación del mismo, se ha elaborado el correspondiente procedimiento, en los términos que a continuación se exponen.

OBJETIVO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este procedimiento se aplicará anualmente a cada uno de los acuerdos marco de reserva de capacidad firmados entre Adif y/o ADIF-Alta Velocidad y un candidato con posterioridad a su publicación en esta declaración sobre la red, y que se encuentren en vigor durante el periodo de evaluación (horario de servicio) al que corresponda su aplicación.

El análisis de cumplimiento se iniciará por parte del Administrador de Infraestructuras una vez finalizado el horario de servicio correspondiente y se disponga de toda la información relativa a las operaciones realizadas en el periodo, y se plasmará en la tramitación de un expediente administrativo que se desarrollará siguiendo lo recogido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común, en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Durante el desarrollo de este procedimiento, el Administrador elaborará y tramitará un expediente por cada acuerdo marco, incluyendo sus modificaciones posteriores (adendas). En el caso de que un mismo operador tuviese vigentes varios acuerdos marco podría iniciarse, si se así se dispone, la acumulación en un único expediente en el que se analizasen cada uno de los acuerdos marco del operador.

En los expedientes de evaluación del cumplimiento se analizará:

I. El cumplimiento de las obligaciones del candidato, incluidas en el clausulado y anejos del mismo, relacionadas con el cumplimiento de la solicitud de la capacidad reservada en el acuerdo marco en las condiciones técnicas recogidas en el mismo.

II. El cumplimiento de las obligaciones del Administrador de Infraestructuras en relación con la puesta a disposición del candidato de la capacidad recogida en el acuerdo marco como reservada y en las condiciones técnicas incluidas en el mismo.

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

Previa a la solicitud del horario de servicio.

Los candidatos deberán poner en conocimiento del Administrador sin demora su intención de no utilizar parte de la capacidad reservada en los acuerdos marco de capacidad para el siguiente horario de servicio y las causas que motivan dicha situación.

El candidato comunicará dicha circunstancia y las causas que lo motivan al Administrador tan pronto como tenga conocimiento de las mismas, incluso de forma previa a la solicitud de surcos para el siguiente horario de servicio. El candidato remitirá al Administrador toda la información necesaria para justificar las causas de la disminución en la operación de la capacidad reservada.

El requisito de informar sin demora no se considerará cumplido, aunque se respeten los plazos de la petición del horario de servicio marcados en la Declaración sobre la Red, si del contenido del expediente se concluye que el operador sabía o razonablemente podía conocer que no operaría la capacidad con antelación a dicha fecha.

En el supuesto de que el acuerdo marco o una modificación posterior del mismo incluya una cláusula que establezca márgenes de flexibilidad que permitan al candidato no operar toda la capacidad reservada por ajustes de su programación, no será necesaria la justificación de las causas, si no se supera el margen de flexibilidad. En este caso, el candidato manifestará en su comunicación que se acoge a esta circunstancia y detallará el porcentaje de capacidad que tiene previsto dejar de operar respecto a la reservada en el acuerdo marco, verificando que éste es menor o igual que el margen de flexibilidad establecido (margen global y/o margen por relación, si está establecido).

En todos los casos, el operador detallará en su comunicación la franja o franjas a las que renuncia y el periodo temporal de las mismas.

Con independencia del análisis por parte del Administrador de la documentación aportada por el candidato, que se llevará a cabo en una fase posterior, éste procederá a actualizar el catálogo de capacidad liberada que se publica como anejo a la Declaración sobre la Red, incluyendo en él la capacidad a la que ha renunciado el Candidato.

Dicha actualización se llevará a cabo en un plazo no superior a 15 días desde la recepción de la comunicación por parte del operador.

Petición de capacidad dentro del horario de servicio.

La Declaración sobre la Red correspondiente a cada horario de servicio especifica el plazo durante el cual se debe remitir al Administrador la solicitud de capacidad que el candidato quiere operar durante el siguiente horario de servicio. Esta petición debe realizarse también para materializar los surcos que concreten la reserva de capacidad anual de los acuerdos marco.

La empresa ferroviaria debe solicitar únicamente la capacidad que tiene previsto operar, permitiendo así al Administrador que pueda readjudicar la capacidad sobrante, maximizando de esta manera el uso de la red ferroviaria.

Dicha solicitud se realizará por los cauces previstos en el apartado 4.2.2 de la presente Declaración sobre la Red e incluirá, a menos que ya se haya informado anteriormente al Administrador, la documentación que justifique las causas por las que se solicita la operación de una capacidad inferior a la reservada en el acuerdo marco.

Una vez llevada a cabo la aprobación del Horario de Servicio y la adjudicación definitiva de la capacidad, el Candidato deberá comunicar obligatoriamente al Gestor de Capacidad, en los plazos establecidos en la Declaración sobre la Red, el anuncio definitivo de las marchas. Con el proceso de anuncio del tren deja de aplicarse el principio de confidencialidad del surco y la información se considera pública a partir de ese momento. Una vez publicado el anuncio definitivo de las marchas el Gestor de Capacidad procederá a actualizar el catálogo de capacidad marco liberada poniendo a disposición de otros candidatos la capacidad que se ha renunciado a operar por los firmantes de los acuerdos marco. Desde este momento, y hasta el comienzo del horario de servicio, los candidatos podrán solicitar la adjudicación de surcos incluidos en el catálogo de capacidad liberada y dichos surcos podrán ser considerados como readjudicados.

La petición por parte de un candidato de capacidad que no va a operar, con la intención de liberarla progresivamente durante el horario de servicio, dificulta al Administrador su recolocación a otros candidatos debido a su escaso aprovechamiento y, por tanto, dificulta también evitar una hipotética imposición de penalizaciones a la empresa que no la va a operar.

Tras la finalización del proceso que ha culminado con la elaboración y aprobación del horario de servicio, el volumen de surcos que finalmente han sido solicitados y concedidos por el Administrador en todos los ejes que constituyen el acuerdo marco para un operador constituye la solicitud inicial de dicho operador.

La comparación entre la solicitud inicial y la reserva de capacidad del acuerdo marco define el porcentaje de cumplimiento inicial del acuerdo marco tras la aprobación del horario de servicio y servirá al operador para determinar el margen de maniobra que dispone a lo largo de este periodo para garantizar el cumplimiento de su acuerdo marco.

La operación durante el horario de servicio.

Una vez iniciadas las operaciones del horario de servicio correspondiente por parte de las empresas ferroviarias se pueden producir algunas circunstancias durante el transcurso del mismo que son relevantes a los efectos de evaluar el cumplimiento de los acuerdos marco, ya que pueden alterar la solicitud inicial y el porcentaje de incumplimiento inicial.

1. **Ajustes concertados y ajustes mensuales siguiendo el procedimiento y plazos recogidos en la Declaración sobre la Red.**

   El operador podrá hacer uso de los denominados en la Declaración sobre la Red "ajustes concertados" y "ajustes mensuales". Su objetivo es facilitar una adecuación del Plan de Transporte de cada Candidato.

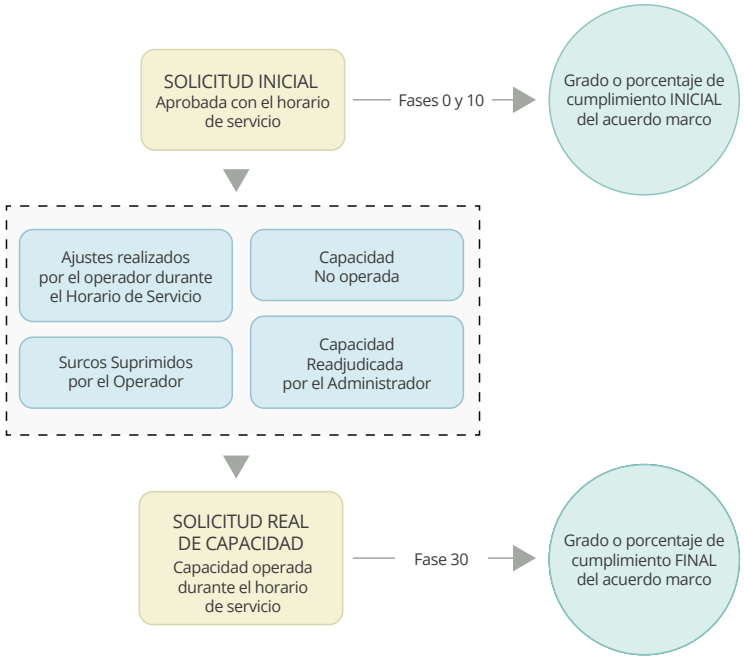
   Considerando que el corto plazo de programación y el marco constreñido de modificación de la malla en este tipo de ajustes dificultan el estudio de grandes variaciones de surcos, el Gestor de Capacidad podrá rehusar por este motivo solicitudes, cuando los plazos previstos de planificación sean insuficientes o las peticiones supongan una modificación sustancial de la explotación.

   La no operación de surcos por parte de la empresa ferroviaria haciendo uso de este tipo de ajustes según los plazos y procedimiento de la Declaración sobre la Red tienen como efecto una variación del margen de cumplimiento inicial, fijado tras la aprobación del horario de servicio.

2. **Ajustes solicitados por el operador fuera de los plazos incluidos en la Declaración sobre la Red**

   Esta situación se producirá cuando el operador solicite la no operación de determinados surcos, pero no cumpla los plazos mínimos establecidos en la Declaración sobre la Red. Independientemente de que al final del horario de servicio el porcentaje de cumplimiento final se sitúe fuera o dentro del margen de flexibilidad, esta situación conllevará la liquidación del Canon Modalidad A, más la adición al Canon A del artículo 97.5, apartado 4º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en los términos previstos en el sistema de determinación de los cánones ferroviarios y en la Declaración sobre la Red vigentes en cada momento.

   Por este motivo, la no operación de estos surcos no tendrá efecto sobre el grado de cumplimiento final del acuerdo marco.



3. **Surcos no operados por la empresa ferroviaria, sin mediar cualquiera de los trámites anteriores.**

   Esta situación se producirá cuando la empresa ferroviaria no opere determinados surcos y además no haya hecho uso de los procedimientos reflejados en la Declaración sobre la Red para los ajustes concertados o mensuales.

   Independientemente de que al final del horario de servicio el porcentaje o grado de cumplimiento final se sitúe fuera o dentro del margen de flexibilidad, esta situación conllevará la liquidación del Canon Modalidad A, más la adición al Canon A del artículo 97.5, apartado 4º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en los términos previstos en el Reglamento de Determinación de Cánones Ferroviarios y en la Declaración sobre la Red vigentes en cada momento.

   Por este motivo y al igual que el caso anterior, la no operación de estos surcos no tendrá efecto sobre el grado de cumplimiento final del acuerdo marco.

4. **Surcos suprimidos por el administrador.**

   El administrador de infraestructuras ferroviarias tiene encomendada una labor continua de conservación e inversión en las líneas de su titularidad, ya sea mediante labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, o bien llevando a cabo obras de mejora y ampliación de su red. La realización de estos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico.

   Cuando el tráfico ferroviario tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, el administrador de infraestructuras procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverán mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte del administrador de infraestructuras.

   La supresión de surcos a lo largo del horario de servicio por parte del Administrador motivada por las causas anteriores supondrá una variación del porcentaje de cumplimiento del acuerdo marco del Administrador.

Evaluación del cumplimiento del acuerdo marco.

Al finalizar el horario de servicio, el administrador de infraestructuras deberá evaluar el grado de cumplimiento de los compromisos de cada uno de los Acuerdos Marco.

El Administrador elaborará un expediente por cada uno de los acuerdos marco (o, en su caso, varios acuerdos marco del mismo operador) y en ellos se analizará y establecerá el grado de cumplimiento alcanzado por las dos partes.

Tras la finalización del horario de servicio, el Administrador iniciará los trámites necesarios para la apertura de los expedientes de cumplimiento de los acuerdos marco. El plazo máximo desde su apertura hasta la resolución del expediente será de 6 meses.

Inicio del expediente. Comunicación previa a las empresas ferroviarias.

Mediante un acuerdo del Director General de la entidad, que se enviará a las empresas ferroviarias y demás candidatos con acuerdos marco en vigor, se iniciará el procedimiento y se concederá un plazo de 15 días para que éstas puedan formular las alegaciones y aportar cuantos documentos consideren oportuno.

Acompañando al acuerdo del Director General de la entidad se enviará a las empresas ferroviarias copia de la información inicial disponible por parte del Administrador que forme parte del expediente:

- Ajustes de capacidad marco realizados por el operador a lo largo del horario de servicio.
- Surcos de acuerdo marco suprimidos a instancias del Administrador a lo largo del horario de servicio.
- Capacidad readjudicada a otros operadores tras la adjudicación del horario de servicio y hasta el inicio del mismo.
- Capacidad readjudicada a otros operadores durante el horario de servicio.

Elaboración del informe técnico-administrativo que refleje el grado de cumplimiento.

Completado el trámite de alegaciones, el equipo técnico administrativo procederá a analizar la documentación obrante en el expediente y los documentos aportados por los candidatos y emitirá los informes técnicos-administrativos con el grado de cumplimiento de cada uno de los acuerdos marco.

Para la emisión del citado informe se seguirá la siguiente metodología:

1. **Evaluación del grado de cumplimiento del operador antes del análisis de los ajustes ocurridos durante el horario de servicio:**

   Se parte de la solicitud inicial realizada por el operador y se determina el grado de cumplimiento inicial del acuerdo marco (porcentaje de surcos de acuerdo marco solicitados y adjudicados en el horario de servicio frente a la reserva de capacidad del acuerdo marco).

   Se modifica este porcentaje dependiendo de la existencia de causas no imputables al operador e informadas sin demora (artículo 13.3 del RE 2016/545), tomando como base la siguiente información:

   - Comunicaciones previas a la solicitud del horario de servicio.
   - La propia solicitud realizada por el operador.
   - La información recibida durante el trámite de audiencia del expediente.

   Estas causas deberán constar acreditadas por la empresa operadora en la documentación obrante en el Administrador.

   Se modifica nuevamente este porcentaje dependiendo de la capacidad liberada y publicada en el catálogo que haya sido posible readjudicar a otros operadores hasta el inicio del horario de servicio.

$$\%\ IOP = \frac{si + r + a}{rc}\ 100$$

Las variables integrantes de la expresión anterior tienen la siguiente definición:

- ***% IOP:*** Grado de cumplimiento inicial del operador corregido.
- ***si:*** Solicitud inicial del operador para el horario de servicio.
- ***r:*** Surcos no solicitados por el operador, pero readjudicados por el Administrador, hasta el inicio del horario de servicio.
- ***a:*** Surcos no solicitados por el operador por causas no imputables al operador y no reasignados.
- ***rc:*** Reserva de capacidad en el acuerdo marco.

2. **Evaluación del grado de cumplimiento del operador tras la finalización del horario de servicio:**

Se parte del porcentaje de cumplimiento inicial corregido del acuerdo marco asignado al operador en el apartado anterior.

Se evalúa y analiza cada ajuste concertado solicitado por el operador a lo largo del horario de servicio. Los ajustes realizados fuera de plazo y los surcos no operados sin informar al Administrador no se analizan ni evalúan en esta parte del expediente, ya que devengan la adición al Canon A del artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Un ajuste concertado puede implicar una disminución del número de surcos que se operan y, por lo tanto, una modificación de la solicitud inicial del candidato y del grado de cumplimiento final del acuerdo marco.

El equipo evaluador técnico administrativo analizará cada uno de los ajustes realizados por el operador valorando si las causas del mismo son o no imputables al operador tomando como base la siguiente información:

- La solicitud normalizada del ajuste de capacidad que la empresa ferroviaria aportó al Gestor de Capacidad.
- La información recibida durante la comunicación previa del expediente.

Tras este análisis se pueden dar dos situaciones:

I. Si se determina que las causas son causas exógenas, esto es, no imputables al operador, o bien si, independientemente de la naturaleza de las causas, la capacidad que se liberó con el reajuste ha podido ser adjudicada de nuevo, no se modificará el porcentaje de cumplimiento del acuerdo marco.

II. Si se determina que es imputable al operador, los surcos se incluirán en el cómputo de los no operados y se actualizará, en consecuencia, el porcentaje de cumplimiento del acuerdo marco. A los efectos de calcular de forma correcta la posible penalización posterior, será necesario un registro del eje y relación, kilometraje y paradas previstas de los surcos no operados.

Este análisis se realizará secuencialmente para cada uno de los ajustes que se hayan producido durante la totalidad del horario de servicio.

$$\%\ FOP = \frac{si + r + a - d}{rc}\ 100$$

Las variables integrantes de la expresión anterior tienen la siguiente definición:

- ***% FOP:*** Grado de cumplimiento final del operador.
- ***si:*** Solicitud inicial del operador para el horario de servicio.
- ***r:*** Surcos readjudicados por el Administrador hasta el inicio del horario de servicio.
- ***a:*** Surcos no solicitados por el operador por causas no imputables al operador y no reasignados.
- ***rc:*** Reserva de capacidad en el acuerdo marco.
- ***d***: Pérdida de capacidad por ajustes, imputable al operador, y no readjudicada posteriormente.

3. Evaluación del grado de cumplimiento del operador tras la finalización del horario de servicio:

Se evalúa secuencialmente la repercusión en el porcentaje de cumplimiento de cada supresión de surcos realizada por el Administrador durante la totalidad del horario de servicio. El equipo técnico-administrativo analizará si han concurrido las circunstancias previstas en los Acuerdos Marco (fuerza mayor, decisión de una autoridad pública que tiene impacto en la asignación de la capacidad, etc.) que justifiquen la no disposición de la capacidad por parte del Administrador.

Tras este análisis se pueden dar dos situaciones:

I. Si se determina que han concurrido las circunstancias previstas en el Acuerdo Marco mencionadas en el párrafo anterior, no se modificará el grado de cumplimiento del acuerdo marco.

II. Si se determina que la supresión es imputable al Administrador, los surcos se incluirán dentro del cómputo de incumplimiento del Administrador de Infraestructuras y se actualizará en consecuencia el porcentaje de cumplimiento del acuerdo marco del Administrador.

Los surcos suprimidos durante un plan de transporte o cualquier restricción de capacidad que hayan sido sustituidos por otros que haya ofrecido y aceptado el operador no serán considerados en esta evaluación.

4. Conclusiones del informe técnico-administrativo:

En el informe técnico-administrativo se reflejará el grado de cumplimiento del acuerdo marco, tanto del operador como del administrador. En el mismo se incluirá la información siguiente:

- Capacidad no operada por la empresa ferroviaria con detalle de la capacidad no operada que exceda el margen de flexibilidad incluido en el acuerdo marco y, por lo tanto, sujeta a penalización. La información se concretará en un listado de surcos que son penalizables con descripción del eje, relación, tren-kilómetros afectados y paradas previstas.
- Listado de surcos suprimidos por el Administrador, con excepción de aquellos surcos afectados por las circunstancias previstas en los acuerdos marco como causas no imputables al Administrador.
- Listado de surcos complementarios ofrecidos por el Administrador y aceptados por el operador.
- Valoración de las alegaciones presentadas por la empresa ferroviaria y de los daños y perjuicios que, en su caso, haya podido reclamar.
- Grado de cumplimiento del acuerdo marco por parte del operador, calculado conforme a la expresión recogida en el apartado 2.
- Grado de cumplimiento del acuerdo marco por parte del administrador de infraestructuras, calculado conforme a la siguiente expresión:

$$\%\,AI = \frac{rc - s}{rc}\ 100$$

Las variables integrantes de la expresión anterior tienen la siguiente definición:

- % AI: Grado de cumplimiento del administrador de infraestructuras.
- rc: Reserva de capacidad en el acuerdo marco.
- s: Surcos suprimidos por el Administrador durante el horario de servicio, sin alternativa ofrecida o no aceptada por el operador, con excepción de aquellos surcos afectados por las circunstancias previstas en los acuerdos marco que justifiquen la no disposición de capacidad por parte del Administrador.

Tomando en consideración el contenido del art. 11.3 del RE 2016/545 el equipo técnico-administrativo valorará si, a la vista del volumen de capacidad dejada de operar, procede reducir la capacidad marco adjudicada en el periodo posterior al periodo en curso.

5. Elaboración del informe económico-financiero

El artículo 13 del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad establece en su apartado 2 la posibilidad de fijar penalizaciones como consecuencia de la modificación o rescisión del acuerdo marco, limitadas a "los costes, pérdidas directas y gastos (incluido el lucro cesante) incurridos razonablemente, o en los que pueda razonablemente preverse que incurrirá la parte indemnizada". Asimismo, dicho precepto añade que "la parte indemnizada tomará medidas razonables para impedir o reducir la modificación del acuerdo, o para impedir su rescisión o reducir el efecto de la misma, y para cubrir los costes, pérdidas y gastos, o para atenuar de otro modo los costes, pérdidas directas y gastos (incluido el lucro cesante)".

El apartado 3 del artículo 13 regula las causas de exención del pago de sanciones de cuantía superior a los costes administrativos derivados de una modificación o de la rescisión del acuerdo marco en los casos siguientes:

I. Cuando el acuerdo haya sido modificado o anulado por causas ajenas a la voluntad del candidato y que hayan sido comunicadas sin demora al administrador de infraestructuras.

II. Cuando el candidato haya visto denegada una solicitud complementaria de capacidad marco de la que dependía la viabilidad del servicio ferroviario previsto.

III. 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. Los surcos suprimidos durante un plan de transporte o cualquier restricción de capacidad que hayan sido sustituidos por otros que haya ofrecido y aceptado el operador no serán considerados en esta evaluación.

El informe económico financiero tiene por objeto el cálculo de los costes, pérdidas directas y gastos (incluido el lucro cesante) derivados de los incumplimientos de operación del operador durante el horario de servicio. Para ello y en tanto del lucro cesante, se partirá del cálculo de los cánones dejados de percibir por el administrador de infraestructuras y se elaborará tomando como base las conclusiones y la información disponible en el informe técnico-administrativo.

5.1. Régimen de penalizaciones:

El régimen de penalizaciones que se aplicará en los supuestos de incumplimiento se concretará específicamente en el clausulado de los acuerdos marco de capacidad.

Dicho régimen será de aplicación cuando el grado de cumplimiento del acuerdo marco por parte del operador se sitúe en un porcentaje inferior al valor: 100%-margen de flexibilidad (%) del acuerdo marco.

5.2. Resultado del informe económico-financiero:

El informe económico financiero cuantificará, si ha lugar, el perjuicio económico que ha supuesto para el Administrador el incumplimiento de los compromisos del acuerdo marco por parte del operador.

Aplicará el régimen de penalizaciones a la capacidad no operada por debajo del margen de flexibilidad y concretada en el listado de surcos sujetos a penalización recogidos en el informe técnico-administrativo.

Con independencia de lo anterior, el informe económico-financiero cuantificará el daño generado al Administrador por causa de los supuestos 5 y 6 incluidos en la tabla del apartado anterior.

Asimismo, cuantificará, si ha lugar, el valor máximo del perjuicio económico que el administrador puede haber ocasionado al operador al haber puesto capacidad a disposición del operador por debajo del nivel acordado en el acuerdo marco, tomando en consideración los datos y documentos aportados al expediente por parte de la empresa ferroviaria, que acrediten los conceptos previstos en el artículo 13 del RE 2016/545.

TRÁMITE DE AUDIENCIA DEL EXPEDIENTE

Una vez emitidos los dos informes, el Administrador de Infraestructuras, tomando en consideración lo indicado en el artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), y antes de redactar la propuesta de resolución, pondrá de manifiesto el expediente al interesado, a fin de que éste, en el plazo de 10 días, pueda consultar el mismo, solicitar copia de los documentos que lo componen, alegar y presentar los documentos y/o justificaciones que estime pertinentes.

RESOLUCIÓN DEL EXPEDIENTE DE CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS MARCO

Una vez finalizado el trámite de audiencia, se analizarán las alegaciones y se elaborará la propuesta de resolución, que deberá ser aprobada por el Presidente de Adif/ADIF - Alta Velocidad, en la que, en su caso, se impondrán las penalizaciones y el plazo para el pago de las mismas.

Asimismo, en caso de que, por motivo del incumplimiento del Administrador, el operador sea susceptible de ser indemnizado se reconocerá en la Resolución el derecho de crédito en favor de éste por el importe determinado.

Contra esta Resolución, que agota la vía administrativa, cabe interponer recurso potestativo de reposición ante el Presidente de Adif/ADIF - Alta Velocidad, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a aquel en que se reciba la notificación, de conformidad con lo establecido en los artículos 112.1 y 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), en relación con el artículo 16.2 del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre por el que se aprueba el Estatuto de ADIF - Alta Velocidad ; o bien interponer directamente recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la notificación de la misma, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar cualquier otro que estimen oportuno.

El presente procedimiento no se aplicará para evaluar el cumplimiento de otros requisitos especificados en los acuerdos marco de capacidad que no supongan una alteración del cumplimiento de los compromisos de puesta a disposición y operación de la capacidad marco reservada en los mismos.

4.4.3. CAPACIDAD MARCO LIBERADA

CAPACIDAD MARCO LIBERADA PARA EL HORARIO DE SERVICIO 2024-2025

En virtud de lo establecido en el artículo 11.3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, cuando el candidato no tenga intención de utilizar la capacidad marco durante más de un mes, lo comunicará al administrador de infraestructuras con más de un mes de antelación.

En este sentido, de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, siguiendo recomendaciones de la CNMC y en aras de garantizar la optimización y gestión eficiente del uso de la capacidad de infraestructura disponible, el administrador de infraestructura podrá ofrecer esta capacidad marco liberada tanto a las empresas que ya están operando, como a posibles nuevos candidatos.

Dicho ofrecimiento se realizará mediante la publicación en documento anexo a la Declaración sobre la Red de una tabla que contendrá la capacidad marco liberada disponible, clasificada por ejes, en la que se indicarán los surcos disponibles con el horario, día/s de la semana y trayecto con su origen-destino, así como las paradas intermedias. Este documento se actualizará al inicio de cada mes, siempre y cuando haya habido modificaciones respecto a su actualización precedente.

Estos surcos que conforman la capacidad marco liberada disponible se solicitarán, con idéntico horario y paradas a los ofrecidos en la tabla, por las empresas ferroviarias o nuevos candidatos en el periodo establecido por el administrador de infraestructura a través de la aplicación informática SIPSOR, mediante los terminales autorizados al efecto.

Una vez solicitados los surcos incluidos en la tabla, se procederá siempre al estudio de viabilidad de dichos surcos antes de proceder a formalizar su adjudicación.

Para el Horario de Servicio 2024-2025 y tras el anuncio definitivo de las marchas, se ha constatado que no se ha liberado capacidad nueva que suponga un menor número de circulaciones que las operadas en el Horario de Servicio anterior. En atención a ello, no podrá ofrecerse capacidad liberada para el Horario de Servicio 2024-2025 dado el elevado nivel de congestión que tienen tanto la infraestructura ferroviaria como las instalaciones de servicio (estaciones), y tomando en consideración el deber de cooperación establecido en el artículo 7.2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, al que se refiere la Instrucción del Presidente de Adif y Adif-Alta Velocidad de 30 de julio de 2024 por la que se establece la necesidad de comprobar la adecuación de las instalaciones de servicio afectadas por la adjudicación de capacidad de infraestructura en cada Horario de Servicio en Adif y Adif-Alta Velocidad.

ACUERDOS MARCOS EN VIGOR

El Consejo de Administración de ADIF- Alta Velocidad, en su sesión extraordinaria de 27 de noviembre de 2019, acordó, por unanimidad, asignar provisionalmente a tres candidatos la capacidad marco solicitada, en el proceso de adjudicación de capacidad marco iniciado en virtud de la modificación de la Declaración sobre la Red de 2019.

Dicha asignación provisional quedaba condicionada a la comunicación y aprobación por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 38.6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y en el artículo 13.3 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

En fechas 6 de abril de 2020 y 6 de mayo de 2020, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia dictó sendas Resoluciones por las que se aprobaron, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.3 de la Orden FOM 897/2005, los tres Acuerdos Marco propuestos por la Entidad Pública Empresarial ADIF- Alta Velocidad.

Con fecha 11 de mayo de 2020, se formalizaron los Acuerdos Marco entre ADIF- Alta Velocidad y los tres candidatos adjudicatarios de capacidad marco, por un periodo de 10 años. Se trata de acuerdos para servicios de viajeros comerciales de alta velocidad (trenes Tipo 300 km/h) en los siguientes ejes:

- Eje 12 Madrid Barcelona.
- Eje 13 Madrid Este.
- Eje 14 Madrid Sur.

La modificación de los Acuerdos Marco implicará la actualización la Declaración de Capacidad Marco Adjudicada, reajustándose las tablas de Capacidad Marco Adjudicada del Anexo L; en aplicación del artículo 3.4. del Reglamento de Ejecución UE 2016/545 que especifica que en el plazo de 3 meses desde que se produce una modificación sustancial del Acuerdo Marco, deberá actualizarse la declaración de capacidad marco adjudicada.

4.5. Procedimiento de Adjudicación de Capacidad

Las solicitudes de Adjudicación de Capacidad se sustentarán en una necesidad comercial confirmada y en una viabilidad técnica. En caso contrario, al objeto de que las solicitudes de adjudicación de capacidad se sustenten en una necesidad comercial confirmada y en una viabilidad técnica, las Empresas Ferroviarias y candidatos pueden consultar al Gestor de Capacidad la viabilidad de sus propuestas mediante la solicitud de un estudio de capacidad.

Por lo que se refiere a su alcance material, los estudios de capacidad podrán ser solicitados por las empresas ferroviarias y los candidatos por diversos motivos: estudio de un surco para un nuevo tráfico; la futura solicitud de capacidad no es coincidente con la solicitud habitual debido a, por ejemplo, la inclusión de nuevas paradas, utilización de material rodante diferente, etc.

En cuanto a su alcance temporal, los estudios de capacidad podrán ser solicitados tanto con anterioridad a la solicitud de capacidad para el siguiente horario de servicio como durante la vigencia del mismo. El Administrador tendrá en cuenta el estado de la malla en el momento en que se realizan, su contenido no será vinculante y no supondrán en ningún caso la reserva de la capacidad estudiada.

En caso de que un estudio para el siguiente horario de servicio se solicite con anterioridad a la finalización del plazo para la adjudicación de capacidad de dicho horario de servicio, el resultado del estudio de capacidad podrá variar como consecuencia del resultado de la adjudicación definitiva de capacidad.

El estudio de capacidad será solicitado a través de un correo electrónico indicando en el asunto: "Estudio de Capacidad" a la siguiente dirección: gestion.capacidad@adif.es, en el caso de la capacidad internacional, mediante la herramienta PCS (Path Coordination System).

Este correo deberá acompañarse del formulario del Anexo C cumplimentando debidamente cada uno de los campos que ahí se indican.

El Gestor de Capacidad analizará la documentación aportada y, en el supuesto de advertir defectos o que la información aportada resulte incompleta, requerirá al solicitante para que, en el plazo de 10 días, subsane su solicitud, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

El Gestor de Capacidad elaborará y notificará al solicitante en el plazo de 1 mes desde que la recepción de la solicitud o, en su caso, desde la recepción de la documentación completa el estudio de capacidad. Dicho plazo podría ser de hasta un máximo de tres meses, en aquellos casos justificados por su especial complejidad.

Para el caso en que los estudios de capacidad sean de carácter internacional, esto es, que supongan el estudio de surcos que atraviesan más de una red, el administrador que reciba la solicitud deberá coordinarse con el/los administradores implicados para la realización del estudio.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente en esta materia, el administrador de infraestructuras ferroviarias tratará como confidencial toda la información comercial y de negocio que se le confíe para la elaboración de los estudios. Por su parte, el candidato se compromete a mantener la confidencialidad de todos los datos e informaciones que a este respecto le sean facilitados por ADIF-Alta Velocidad.

Los Candidatos utilizarán preferentemente las herramientas informáticas que el administrador de infraestructuras ferroviarias pone a su disposición (SIPSOR y PCS). Aquellos que soliciten surcos internacionales podrán asimismo realizar sus peticiones a través de la OSS de Adif o de cualquier OSS de la Red de ventanillas únicas de RNE y en el caso de las solicitudes de mercancías también podrán realizarlas en las OSS de los Corredores Europeos de Mercancías.

Las solicitudes internacionales ocasionales/puntuales deberán ser presentadas al menos cinco días hábiles antes de la salida de origen del surco.

El Candidato queda obligado a actualizar los datos de sus solicitudes. Particularmente comunicará, a la mayor brevedad, cualquier supresión de surcos o la renuncia a una petición, sin que ello presuponga que sean de aplicación el resto de las normas referentes a las obligaciones sobre el uso de las capacidades adjudicadas.

Para facilitar la labor a los Candidatos que acuerden con el Gestor de Capacidad el uso de SIPSOR, cuando se vaya a iniciar el periodo de peticiones para un nuevo Horario de Servicio, el GC podrá generar automáticamente una solicitud informática en el sistema para la carga automática de los surcos adjudicados de las empresas ferroviarias que ya contaban con capacidad en el horario de servicio anterior, a partir de los surcos regulares que estén vigentes en esa fecha. Dicha generación no supondrá ningún derecho adquirido de preferencia sobre el resto de solicitudes de otros candidatos. Los Candidatos tendrán la obligación de comprobar que se han introducido en el sistema todas las peticiones de surcos para el nuevo periodo Horario y que todos los datos se encuentran debidamente cumplimentados; también deberán anular la petición de los surcos para los que no deseen una nueva adjudicación.

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

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

Con las marchas aceptadas se confeccionarán los documentos reglamentarios que correspondan y se realizarán las transferencias de datos de los planes de transporte, sin que ello se considere en ningún caso la vulneración del principio de confidencialidad.

El Candidato deberá comunicar obligatoriamente al Gestor de Capacidad, en los plazos establecidos, el anuncio definitivo de estas marchas. El anuncio de trenes consiste en declarar por parte del Candidato, de manera formal los días concretos de circulación de los trenes. Para los surcos ocasionales (TrenDía), se procederá a anunciar los mismos en función de las fechas solicitadas, una vez haya sido aceptado el surco.

Con el proceso de anuncio del tren deja de aplicarse el principio de confidencialidad del surco y la información se considera pública a partir de ese momento.

PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

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

El Gestor de Capacidad atenderá, en la medida de lo posible, todas las solicitudes de capacidad de infraestructura que reciba. Si esto no fuera posible aplicará los criterios de adjudicación contenidos en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, y tendrá en cuenta todas las limitaciones que afecten a los candidatos, tales como los efectos económicos sobre su actividad empresarial.

Por otra parte, el incremento de servicios que se ha producido en la red ferroviaria española tras la liberalización del transporte de viajeros ha llevado aparejado un enorme incremento del volumen de viajeros transportados, principalmente en los tres corredores de acuerdo marco. La previsión de este progresivo aumento de servicios ha ido desencadenando las declaraciones de congestión de determinadas instalaciones de servicio. Sin embargo, dichas declaraciones de congestión tienen su principal efecto en el procedimiento de adjudicación de capacidad de vía y no en la gestión de flujos de viajeros en las terminales y andenes.

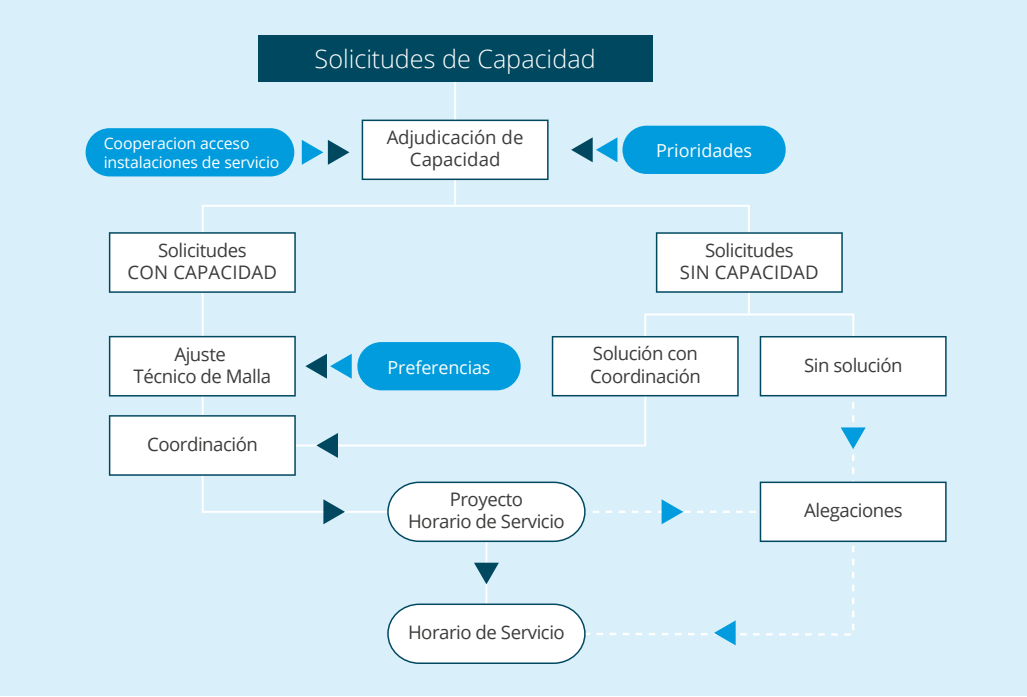
Consecuentemente, y en uso de sus competencias previstas en el Art 23. 2 apartados p) y q) del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el Art 23. 2 apartados p) y q) del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, el Presidente de las Entidades Públicas Empresariales ADIF Y ADIF-Alta Velocidad, ha aprobado la siguiente instrucción:

- Conforme a lo establecido en el artículo 7, apartado 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, durante el proceso de confección del horario de servicio, el gestor de capacidad deberá cooperar con el gestor de la instalación de servicio y con el resto de las áreas responsables para verificar si existe capacidad suficiente en las instalaciones de servicio afectadas, que permita la prestación de los servicios en las estaciones con total seguridad para sus usuarios, así como con los niveles de calidad establecidos. A estos efectos, se recabará de dichas áreas los informes pertinentes, que quedarán incorporados en el expediente de adjudicación de capacidad.
- Si como resultado de dicha comprobación resultase necesario, se limitarán o denegarán nuevas solicitudes de capacidad con el objetivo de mantener en todo momento un funcionamiento seguro, adecuado y eficiente de las instalaciones en las estaciones de viajeros, tal y como queda establecido en la Declaración sobre la Red.

El Gestor de Capacidad está facultado legalmente para reservar capacidad para las operaciones de mantenimiento programado, reposición o ampliación de la Red, para resolver problemas de infraestructura congestionada. Asimismo, de conformidad con la Disposición adicional vigesimoquinta de la LSF, Asignación provisional de capacidad, a instancia de las administraciones competentes, y en el marco del derecho de la Unión Europea que regula la adjudicación de contratos de servicio público y la liberalización de los servicios de transporte ferroviario, los administradores de las infraestructuras ferroviarias vendrán obligados a realizar una reserva provisional de la capacidad de infraestructura necesaria para la ejecución de cada contrato de servicio público, previamente a su preceptiva licitación.

Las solicitudes de capacidad para realizar trabajos de mantenimiento se presentarán durante el procedimiento de adjudicación. El administrador de infraestructuras ferroviarias tomará debidamente en consideración la repercusión de la reserva de capacidad de infraestructura con fines de trabajos de mantenimiento sobre la actividad de los candidatos e informará tan pronto como sea posible a las partes interesadas de la falta de disponibilidad de la capacidad de infraestructura debido a trabajos de mantenimiento no programados."

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



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

Para los surcos ocasionales, el Gestor de Capacidad se circunscribirá a las capacidades disponibles, estableciendo como orden de prioridad el de recepción de las solicitudes.

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

FASE DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN LAS FRANJAS HORARIAS CORRESPONDIENTES

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

Dicho proceso se realizará inicialmente en función de la capacidad estimada que se dispone en cada línea, dependiendo de la tipología de tráfico, según figuran en el Manual de Capacidades. Este documento que se actualiza generalmente con carácter trimestral, se envía por el administrador de infraestructuras a los candidatos con licencia en vigor. Una vez atendidas las demandas según la tipología de tráfico, aquellas solicitudes que no hayan obtenido capacidad, podrán disponer de la capacidad residual de otra tipología de tráfico, siempre y cuando ello sea técnicamente viable.

Cuando la Adjudicación de la Capacidad sea a un Candidato distinto de Empresa Ferroviaria, éste deberá comunicar al administrador de infraestructuras los datos de la EF que va a utilizar dicha capacidad con al menos cinco días de antelación al de su utilización efectiva.

CRITERIOS DE PRIORIDAD EN LA ADJUDICACIÓN

El administrador de infraestructuras adjudicará la capacidad de infraestructura solicitada de la siguiente forma (Art. 11 Orden FOM/ 897/2005:

1) Si hubiere capacidad disponible para todos los candidatos, se les adjudicará.
2) Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria se adjudicará la capacidad mediante el procedimiento de coordinación previsto en esta DR.
3) Si la red hubiera sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente, las siguientes prioridades de adjudicación:
    a) La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
    b) Los servicios declarados de interés público.
    c) Los servicios internacionales.
    d) La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
    e) La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.
    f) La eficiencia del sistema.

En la aplicación de los criterios de prioridad, recibirán la debida consideración los servicios sometidos a obligaciones de servicio público, así como los de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional.

El Gestor de Capacidad debe velar por una optimización y un aprovechamiento razonable de la capacidad de infraestructura. En este sentido:

- Se procurará que los horarios sean cadenciados en aquellas líneas o servicios para los que sea posible, lo que supone una mejor organización del tráfico tanto para el administrador de infraestructuras ferroviarias como para la operación de los Candidatos, así como un mayor atractivo comercial para los viajeros.

- Algunos trenes, por sus características técnicas propias, podrían disminuir la capacidad o dificultar la explotación, por lo que, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá restringir la circulación de determinados trenes en base exclusivamente a criterios técnicos de explotación (falta de determinados equipamientos a bordo, tiempos de marcha inadecuados a las características de las líneas, etc.).
- Cuando se solicite un surco por parte del Candidato y exista un itinerario alternativo menos congestionado, el Gestor de Capacidad podrá programar el surco a su iniciativa por la ruta más adecuada, con el fin de propiciar la mayor disponibilidad de capacidad para los tráficos para los cuales la ruta más saturada sea necesaria técnica y económicamente. El Gestor de Capacidad razonará por escrito ante el Candidato afectado tales situaciones.

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

FASE DE AJUSTE TÉCNICO DE MALLA

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

El Gestor de Capacidad queda facultado para aplicar los criterios técnicos siguientes:

Adaptación Técnica de Surcos

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

Servicios Cadenciados

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

Líneas Especializadas

En caso de que existan líneas alternativas adecuadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias, tras consultar con las partes interesadas, podrá declarar especializada para la prestación de determinado tipo de servicios una infraestructura ferroviaria concreta. Ver apartado 2.4.1 de este documento.

La especialización de una infraestructura ferroviaria no impedirá su utilización para la prestación de otros servicios si existe capacidad y el material rodante reúne las características técnicas necesarias para el uso de la infraestructura.

En estas líneas, el proceso de asignación de capacidades, por parte del Gestor de Capacidad, podrá realizarse dando determinada preferencia en el ajuste técnico de malla a los servicios predominantes, además de la prioridad de adjudicación de capacidad que determina la Orden FOM/ 897/2005.

Tráficos Obligación de Servicio Público

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

Trenes de Larga Distancia (Viajeros o Mercancías)

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

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

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

4.5.1. CALENDARIO ANUAL DE SOLICITUD DE CAPACIDAD (HORARIO DE SERVICIO)

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

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

HORARIO DE SERVICIO

El Horario de Servicio integra todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura en un periodo de tiempo preestablecido, comprendido entre el segundo domingo de diciembre y el segundo sábado de diciembre del año siguiente. El horario de servicio se fijará una vez al año y entrará en vigor a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre.

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

CALENDARIO DE RESERVA DE SURCOS

Surcos Regulares (Servitren)

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

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

El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros, coincidente con uno con obligaciones de servicio público, deberá informar al administrador de infraestructuras ferroviarias. y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia con una antelación mínima de 18 meses respecto a la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad, para poder evaluar los posibles efectos económicos en los servicios existentes (Art. 59.7 de la LSF).

Los calendarios que figuran a continuación incluyen las fechas límite de forma genérica, donde X es la fecha del Cambio de Servicio, para la publicación del HORARIO DE SERVICIO ANUAL.

En el Anexo A se incluye el calendario de Adjudicación de Capacidad con las fechas concretas para el Horario de Servicio en vigor para los años 2025 y 2026.

CALENDARIO INTERNACIONAL	
Inicio del plazo de presentación de solicitudes	El domingo después del 2º sábado de diciembre
Establecimiento de surcos internacionales de catálogo	X-11 meses (2º lunes de enero)
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	X-8 meses (2º lunes de abril)
Asignación provisional de Capacidad (comunicación del proyecto de Horario de Servicio)	X-5 meses (12 semanas después de la finalización del plazo de solicitud de capacidad)
Alegaciones	Entre X-5 y X-4 meses (1 mes)
Comunicación definitiva del horario de servicio	X-3,5 meses (3º lunes después del período de alegaciones)
Comunicación del anuncio	X-1,5 meses
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

(*) Los plazos del Calendario Internacional están alineados con el Process Handbook for Intenational Path Allocation for Infrastructure Managers V.2.0 d RNE

CALENDARIO NACIONAL	
Inicio del plazo de presentación de solicitudes	El domingo después del 2º sábado de diciembre
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	X-6 meses
Asignación provisional de Capacidad Comunicación del proyecto de Horario de Servicio	X-4 meses
Alegaciones	Entre X-4 y X-3 meses (1 mes)
Comunicación definitiva del horario de servicio	X-2 meses
Comunicación del anuncio	X-1,5 meses
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

(*) Los plazos del Calendario Nacional están alineados con la OrdenFOM 897/2005

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

Dichos ajustes podrán ser de dos clases:

Ajustes Concertados

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

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

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

AJUSTES CONCERTADOS	
Recepción de peticiones de Capacidad	M – 4
Asignación provisional de Capacidad	M – 3
Alegaciones	15 días
Comunicación definitiva de capacidad	M – 2
Comunicación del anuncio	M – 1
Ajuste Concertado	M (12 h. de la noche del 2º sábado de junio)

En el Anexo A figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2025 y 2026.

El Gestor de Capacidad podrá establecer unos plazos extraordinarios cuando confluyan circunstancias que exijan un periodo de programación más amplio, para la totalidad de la Red o únicamente para determinados ejes o relaciones.

Ajustes Mensuales

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

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

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

En el Anexo A figuran las fechas concretas para cada Ajuste Mensual de los años 2025 y 2026.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_V.1 (ED 28/02/2025)

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

Modificaciones

En virtud del Párrafo 2 del punto 6 de la Decisión Delegada 2017/2075, el Gestor de Capacidad podrá reprogramar un surco ferroviario adjudicado si ello resulta necesario para garantizar la mejor adecuación posible entre todas las solicitudes de surco y lo aprueba el candidato al que ha sido adjudicado el surco.

Por causas extraordinarias y justificadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá autorizar:

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

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

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

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

Surcos Ocasionales (TrenDía)

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

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

SURCOS OCASIONALES (TRENDÍA)	
Plazo máximo de respuesta	5 días hábiles

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

Por razones excepcionales y justificadas los Candidatos podrán solicitar surcos con menos de cinco días hábiles. Dicho servicio se prestará sólo en días hábiles (de lunes a viernes), debiéndose presentar las solicitudes antes de las 12 horas del día anterior a la salida solicitada del tren. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día.

Requisitos específicos para la solicitud y adjudicación de surcos regulares y ocasionales para trenes de viajeros en Estaciones Coordinadas.

Estación Coordinada, es aquella estación de viajeros con altas exigencias de calidad de servicio en la que se prevé una elevada demanda de ocupación y estacionamiento en sus vías. Estas estaciones requieren de un uso racional de la programación de la capacidad de estacionamiento y necesitan de una intensificación en la información y coordinación general de trenes.

Para estas estaciones, las Empresas Ferroviarias y Candidatos, cuando cumplimenten sus solicitudes de capacidad, deberán solicitar expresamente al Gestor de Capacidad:

- Las necesidades concretas de tiempos de ocupación de vías.
- Informar del tren siguiente por rotación de gráfico.
- La longitud de los trenes para los que se solicita el estacionamiento.

Todo ello permitirá un mejor conocimiento de las necesidades de las EE.FF. y Candidatos y favorecerá una más correcta programación y organización de la estación, para seguir ofreciendo unos niveles de calidad de servicio adecuados a la tipología de los trenes.

El Gestor de Capacidad, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios, adjudicará la capacidad en las vías de las estaciones. Las Empresas Ferroviarias y Candidatos tendrán derecho a la utilización de dichas vías conforme a las condiciones previamente adjudicadas y aceptadas.

Las solicitudes de asignación de capacidad en las Estaciones Coordinadas se sustentarán en la necesidad del Candidato y en la viabilidad técnica de ocupación de vías de la instalación. Estas peticiones estarán vinculadas a solicitudes de trenes de viajeros incluidos en el Plan de Transporte (ServiTREN), y, en algunos casos, también se podrán realizar junto con solicitudes ocasionales (TrenDÍA).

Tanto la solicitud de estacionamiento como la longitud del tren se indicarán en los campos habilitados al efecto en SIPSOR y en los modelos de solicitud de capacidad que se encuentran recogidos en el Anexo C de esta Declaración sobre la Red.

El Gestor de Capacidad está facultado para modificar la capacidad de estacionamiento de las vías en una Estación Coordinada al objeto de permitir la realización de operaciones de mantenimiento programado o reposición o ampliación de los activos vinculados a la misma. Estas actuaciones se coordinarán a través de las comisiones TOC, de conformidad con lo indicado en el apartado 4.5.

Para facilitar las operaciones de tráfico del conjunto de trenes por motivos de incidencias, retrasos, trenes adicionales, etc., el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá variar las vías previamente asignadas, procurando que tales modificaciones sean las menores posibles, y avisando de dichos cambios con la mayor antelación posible.

Cuando las EE.FF. soliciten el uso de las vías de estacionamiento de las Estaciones Coordinadas para el apartado de material, especialmente en horario nocturno, la adjudicación de capacidad se incluirá en el gráfico de ocupación de vías.

De no ser posible atender todas las solicitudes, se aplicarían de manera razonada los siguientes criterios de adjudicación:

- Se priorizará a las empresas ferroviarias que no dispongan de vías de estacionamiento para el apartado de material en un entorno próximo a la Estación Coordinada de que se trate.

- Las vías disponibles y sus posibilidades operativas.
- El orden de salida de las circulaciones comerciales al inicio del servicio.
- El reparto porcentual de trenes de cada E.F. que tengan origen o destino en la estación.
- La eficiencia del sistema.

Las Estaciones declaradas Coordinadas son las siguientes:

ESTACIONES COORDINADAS	
1	ESTACIÓN DE MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR
2	ESTACIÓN DE VALLADOLID CAMPO GRANDE
3	ESTACIÓN DE LEÓN
4	ESTACIÓN DE ZAMORA
5	ESTACIÓN DE MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES (*) Incluidas 6 vías en los Talleres de Cerro Negro y 7 vías en los Talleres de La Sagra, instalaciones gestionadas por Adif.(1)
6	ESTACIÓN DE ZARAGOZA DELICIAS
7	ESTACIÓN DE LLEIDA PIRINEUS
8	ESTACIÓN DE BARCELONA SANTS (*) Incluidas 3 vías de apartado en la estación de Sant Andreu Comtal y 3 vías en los Talleres de Can Tunis, instalaciones gestionadas por Adif.(1)
9	ESTACIÓN DE FIGUERES VILAFANT
10	ESTACIÓN DE VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA
11	ESTACIÓN DE ALACANT TERMINAL
12	ESTACIÓN DE MURCIA DEL CARMEN
13	ESTACIÓN DE SEVILLA SANTA JUSTA
14	ESTACIÓN DE MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO

(*) Las condiciones específicas de acceso a las vías de apartado vinculadas con estaciones coordinadas se encuentran disponibles en el apartado 7.3.5.1.

(1) Estas vías solo permiten el apartado de trenes, no pudiendo realizarse en las mismas otras operaciones: limpieza del tren interior o exterior mínima, carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, eléctricas, de vaciado de WC y otras análogas.

ÍNDICE DE SATURACIÓN DE LAS ESTACIONES COORDINADAS

Los datos de Saturación y Surcos disponibles son valores medios diarios de un día estándar, referidos a todos los tipos de tráfico y para todas las líneas que confluyan en la estación. La distribución de los surcos no tiene por qué ser homogénea por períodos horarios y puede variar según el día de la semana.

Datos de Capacidad DIC 2024

1. Estaciones con un índice de Saturación inferior al 50%

Las estaciones con un índice de saturación inferior al 50% tienen un nivel de tráfico normal, no presentan problemas de saturación y pueden admitir nuevos tráficos.

Estación	Surcos disponibles
LEÓN	56
LLEIDA - PIRINEUS	63
ZAMORA	81

2. Estaciones con un índice de Saturación entre el 50% y el 75%

Las estaciones con un índice de saturación entre el 50% y el 75% tienen niveles altos de tráfico, pueden presentar problemas puntuales de saturación en horas punta. Y la admisión de nuevos trenes, en algunas franjas horarias, puede requerir un estudio en detalle.

	Surcos disponibles
FIGUERES VILAFANT	24
VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	27
ZARAGOZA - DELICIAS	42

3. Estaciones con un índice de Saturación superior al 75%

En las estaciones con un índice de saturación superior al 75% el tráfico está en torno al máximo asumible por la estación. Presenta problemas sistemáticos de saturación, alcanzando puntualmente la congestión. En ocasiones puede que no admita nuevos trenes o que para admitirlos se requiera el cambio de las condiciones operativas y/o la reprogramación de los trenes ya existentes.

Estación	Surcos disponibles
ALACANT - TERMINAL	14
BARCELONA SANTS	*
MADRID CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR	*
MADRID PTA ATOCHA - ALMUDENA GRANDES	*
MÁLAGA MARIA ZAMBRANO	18
MURCIA DEL CARMEN	*
SEVILLA- SANTA JUSTA	19
VALLADOLID-CAMPO GRANDE	15

(*) Estación declarada como Congestionada, la posibilidad de incluir nuevos tráficos debe ser estudiada en detalle por ADIF - Alta Velocidad.

4.5.2. SOLICITUDES DE ADJUDICACIÓN DE SURCOS INTERNACIONALES FUERA DE PLAZO

Las solicitudes internacionales "fuera de plazo" son aquellas peticiones de capacidad que se solicitan después de la finalización del plazo de solicitudes de capacidad regular anual y hasta 2 meses antes del inicio del Horario de Servicio.

El Gestor de la Capacidad atenderá las solicitudes "fuera de plazo" de la Empresas Ferroviarias con la capacidad residual, sobrante tras la elaboración del Horario de Servicio regular.

4.5.3. SOLICITUDES AD-HOC

Son las solicitudes de capacidad que realizan los candidatos /EE.FF. para que el Gestor de la Capacidad le elabore surcos a medida de sus necesidades de transporte.

SURCOS CON RESERVA

Surcos Regulares (ServiTren)

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

Surcos Ocasionales (TrenDía)

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

SURCOS SIN RESERVA

Cuando no sea posible para el Candidato realizar la reserva de capacidad en tiempo oportuno, el administrador de infraestructuras dispone de dos modalidades de surcos sin reserva.

Surcos Especiales con Solicitud

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

Surcos Especiales sin Solicitud

Estos surcos son asignados con motivo de incidencias o por incumplimiento de las condiciones de transporte programadas por las EE.FF. o por otros Candidatos, normalmente a iniciativa del administrador de infraestructuras.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_V.1 (ED 28/02/2025)

4.5.4. PROCESO DE COORDINACIÓN

La fase de coordinación ha sido concebida para resolver los conflictos que puedan, eventualmente, surgir entre las distintas solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura para la mejor adecuación posible entre ellas.

En caso de que el Gestor de Capacidad detectara que durante el periodo contemplado para la elaboración del proyecto horario de servicio se habían demandado solicitudes incompatibles entre sí o cuando la capacidad adjudicada al Candidato no satisfaga sus necesidades y éste lo exprese por escrito en los plazos establecidos, tratará de satisfacer todas las solicitudes mediante el proceso de coordinación.

A tal fin, el Gestor de Capacidad procurará encontrar soluciones alternativas que den respuesta a las solicitudes de los Candidatos, o resolver los conflictos consultando a los candidatos.

Durante esta consulta, el administrador de infraestructuras facilitará a los candidatos la siguiente información, de forma gratuita y por escrito:

a) La adjudicación de capacidad solicitada por otros candidatos en los mismos trayectos.

b) La adjudicación de capacidad otorgada previamente a todos los demás candidatos en los mismos trayectos.

c) La adjudicación de capacidad alternativa propuesta por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

d) La información detallada sobre los criterios aplicados en el procedimiento de adjudicación de capacidad.

Esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, a menos que dichos candidatos estén expresamente de acuerdo en que se divulgue.

PROCEDIMIENTO PARA RESOLVER CONFLICTOS EN LAS SOLICITUDES

En la confección del Horario de Servicio o durante los Ajustes Concertados, los Candidatos dispondrán de un plazo máximo de diez días hábiles a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de Capacidad, para aceptarla o rechazarla, así como para realizar las observaciones oportunas a la misma. Dichas observaciones tendrán que ser presentadas por escrito y motivadas. Este plazo será de tres días hábiles a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de la Capacidad, para el resto de los casos.

Durante el proceso de coordinación de las solicitudes, el Gestor de Capacidad puede proponer a los candidatos, dentro de límites razonables (± 60 minutos), adjudicaciones de capacidad de infraestructura que difieran de lo solicitado.

Se podrán realizar las rondas de coordinación que el Gestor de Capacidad considere oportunas para intentar alcanzar unos acuerdos satisfactorios.

En el caso de que no sea posible lograr una solución aceptable para todos los candidatos tras desarrollar el proceso de coordinación, el Gestor de Capacidad adoptará la solución que mejor convenga al conjunto del sistema ferroviario:

- En la creación del Horario de Servicio se optimizará la utilización de la infraestructura, evitando una utilización ineficiente que impida obtener el máximo rendimiento de la misma.

- En la medida de lo posible, se ofrecerán alternativas que permitan la coexistencia de diferentes candidatos en períodos horarios, ofertando adjudicaciones de capacidad que pueden variar ligeramente de lo solicitado, considerando que siempre que se oferten dentro de una franja de 60 minutos, se daría satisfacción a todas las solicitudes.
- En las líneas especializadas o con tráfico predominante (Alta Velocidad, Cercanías, etc.) tendrán prioridad y/o preferencia los que correspondan a dicha especialización, valorando la utilización de la totalidad de la línea sobre aquéllos que utilizan solo parte de la misma.
- Asimismo, recibirán la debida consideración los servicios sometidos a obligaciones de servicio público, así como los de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional.
- También se dará preponderancia a los servicios que hayan sido solicitados en función de un Acuerdo Marco, o que sean objeto de servicios cadenciados o sistemáticos.
- En infraestructuras declaradas como congestionadas, el Gestor de Capacidad podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación de capacidad con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.

La decisión final del Gestor de Capacidad podrá ser objeto de alegación, de acuerdo con el epígrafe siguiente, 4.5.5 Proceso de Alegaciones.

Para ampliar información ver el Anexo J Procedimiento de Resolución de Conflictos.

4.5.5. PROCESO DE ALEGACIONES

Se fija un plazo de presentación de alegaciones mínimo de 1 mes a contar desde la comunicación del proyecto del Horario de Servicio a los Candidatos. A la vista de las alegaciones recibidas, el administrador confirmará o modificará la adjudicación provisional de capacidad en el plazo máximo de 1 mes.

No obstante, en caso de que una empresa ferroviaria señale en sus alegaciones que podría requerir la intervención de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en virtud del artículo 12.1.f de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de dicho organismo, de conformidad por lo establecido por la CNMC en la resolución de fecha 15 de febrero de 2024 dictada en el expediente STP/DTSP/060/23, el plazo en que el administrador confirmará o modificará la adjudicación provisional de capacidad será de un máximo de 15 días.

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

Dichas alegaciones deben ser remitidas por escrito a la Jefatura de Adjudicación de Capacidad de la Dirección de Gestión de Capacidad.

Para ampliar información ver el Anexo J Procedimiento de Resolución de Conflictos.

4.6. Infraestructura Congestionada

La Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único (texto refundido), define las infraestructuras congestionadas, que se define al detalle en la legislación nacional, a través de la Orden FOM 897/2005, específicamente en su art. 17:

"Cuando tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados, no sea posible atender, en la debida forma, las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras ferroviarias declarará la parte de la infraestructura afectada como congestionada. Idéntica calificación recibirá la infraestructura para la que se prevea una insuficiencia de capacidad en un futuro próximo".

La declaración de una infraestructura como congestionada, permite modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.

Cuando una infraestructura se declare congestionada, el administrador de infraestructuras ferroviarias llevará a cabo un análisis de capacidad, a menos que ya se estuviera aplicando un plan de aumento de capacidad.

Las reglas y los criterios que, conforme a lo establecido en el artículo 11 apartado c de la Orden FOM 897/2005, se aplicarán en caso de infraestructura congestionada, para la adjudicación de capacidad, se indican en la Declaración sobre la Red.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, en caso de infraestructura congestionada, podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación previstos en el artículo 11 de la Orden FOM/897/2005.

Hay varias formas de analizar la congestión de una infraestructura, en una primera clasificación se puede estudiar por tramos de línea o por terminales y, en ambos casos, se debe hacer un estudio por franjas horarias. A pesar de existir algunos tramos de línea bastante congestionados por ser tramos compartidos por diferentes corredores, la realidad es que, en términos de adjudicación de capacidad, el aspecto más restrictivo son las vías de estacionamiento en las estaciones de transporte de viajeros.

Declarada una infraestructura congestionada, el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá exigir la cesión de las franjas horarias que, en un período de al menos un mes, hayan sido utilizadas menos de un 80 % en infraestructuras congestionadas, 50% en el resto, salvo que ello se deba a causas no económicas ajenas al control de los candidatos.

Asimismo, en el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad adjudicada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota establecida.

En la red titularidad de ADIF-Alta Velocidad, al amparo de lo establecido en la Orden FOM 897/2005, específicamente en su art. 17, se declaran congestionadas las siguientes estaciones y tramos de línea, de manera que se puedan aplicar medidas de prioridad en la adjudicación y desarrollar medidas de ampliación de capacidad.

INFRAESTRUCTURAS DECLARADAS CONGESTIONADAS	
ESTACIONES	
1	MADRID-PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES
2	BARCELONA - SANTS
3	MADRID CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR
4	MURCIA DEL CARMEN
TRAMOS DE LÍNEA	
1	CALLOSA DE SEGURA - MURCIA (de las líneas 046 y 354)
2	MADRID-JARDÍN BOTÁNICO - B.S. TÚNEL CH-ATOCHA/AG KM. 7.740 (de la línea 040)

4.7. Transportes Excepcionales y Mercancías Peligrosas

TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Son transportes excepcionales (TE) aquellos que, por sus dimensiones, peso o distribución y acondicionamiento de la carga, solo puedan admitirse en unas condiciones técnicas y operativas. Precisan de un estudio de viabilidad en el que se tendrá en cuenta, además, las posibilidades físicas de la red y el impacto de esta circulación sobre las líneas por las que ha de circular.

Las EE.FF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Subdirección de Seguridad en la Circulación del administrador de infraestructuras realizando la solicitud del Transporte Excepcional conforme a lo dispuesto en el procedimiento de Adif y ADIF-Alta Velocidad sobre obtención de autorización para la circulación de un transporte excepcional para, con el dictamen de las áreas técnicas afectadas del administrador de infraestructuras, poder dar respuesta con la emisión de la correspondiente autorización o, en su defecto, si el transporte excepcional no fuese viable, con la comunicación de las causas que imposibilitan su realización.

La Subdirección de Seguridad en la Circulación comunicará a través del Registro General de Documentación (RGD) la Autorización de Transporte Excepcional aprobada, con las condiciones de circulación y posibles restricciones del transporte y a las áreas de actividad de Adif y ADIF-Alta Velocidad afectadas

Ver también apartado 3.4.3 de este documento. Para más información, consultar con la Subdirección de Seguridad en la Circulación de ADIF-Alta Velocidad (Directorio apartado 1.6).

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

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

En cuanto a la admisión del tren a vía regulada, las EE.FF. tienen que informar, según el procedimiento de comunicación de tren dispuesto para circular y características de la composición, para cada vagón que transporta mercancías peligrosas, el lugar que ocupa en la composición, nº ONU y de peligro que identifican la mercancía transportada, cantidad, origen y destino de las mismas, todo ello conforme a lo recogido en el apartado 1.4.3.6 del Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril, RID, para lo que el transportista, de conformidad con el apartado 1.4.2.2.5., debe asegurarse que el gestor de la infraestructura sobre la que circula pueda disponer en todo momento a lo largo del transporte, de manera rápida y sin traba, de los datos que le permitan cumplir con las exigencias de la citada subsección 1.4.3.6 y la Consigna C Nº46, de 16 de noviembre de 2016, sobre "Comunicación de tren dispuesto para circular".

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

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_V.1 (ED 28/02/2025)

4.8. Control del Uso de los Surcos

Las EE.FF. y Candidatos tienen la obligación de utilizar la capacidad obtenida en las condiciones en que les fue asignada.

4.8.1. NORMAS PARA LA MODIFICACIÓN DE SURCOS POR PARTE DEL SOLICITANTE

Ver apartado 4.5.1 Concertados. y Ajustes Mensuales.

4.8.2. NORMAS PARA LA REPROGRAMACIÓN DE SURCOS POR PARTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS

Ver apartado 4.5.1 Ajustes Concertados y Ajustes Mensuales.

4.8.3. NORMAS PARA EL NO USO DE SURCOS POR PARTE DEL SOLICITANTE

Ver apartado 4.8.4.

4.8.4. NORMAS PARA EL CONTROL DEL USO POR PARTE DEL SOLICITANTE

Las EE.FF. y Candidatos tienen la obligación de utilizar la capacidad obtenida en las condiciones en que les fue asignada. En el caso de infraestructuras congestionadas, el o uso injustificado de los surcos asignados puede ser causa de infracción grave, en caso de que sea imputable a la EF. (Art. 107 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario).

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

Cuando el porcentaje de uso esté por debajo de un 80% en líneas congestionadas y 50% en el resto, en un período continuado de un mes, el Gestor de Capacidad también podrá modificar la asignación de capacidad, sin restricciones de horario, comunicando por escrito dicha circunstancia y justificando de manera razonada las causas de la decisión adoptada. Se establece un periodo de alegaciones de 10 días a favor de la EF o Candidato.

4.9. TTR para la Gestión Inteligente de la Capacidad

4.9.1. OBJETIVOS DE TTR

RailNetEurope (RNE) y Forum Train Europe (FTE), con el apoyo de la European Rail Freight Association (ERFA), están trabajando en un proyecto llamado TTR con el objetivo de armonizar y mejorar el sistema de horarios ferroviarios para aumentar la competitividad del ferrocarril.

El TTR consiste en una planificación mejorada de la distribución de la capacidad de la infraestructura (incluidas las restricciones de capacidad temporales) y del proceso de asignación de capacidad.

El propósito es atender mejor las necesidades del mercado y conducir a un uso optimizado de la capacidad existente. Se puede encontrar información detallada sobre el proyecto en: https://rne.eu/capacity-management/ttr/

El objetivo es alcanzar la implementación del TTRa partir del Horario de Servicio 2024-2025 siempre que esté respaldado por el marco legal europeo y nacional.

La estrategia de capacidad de todos los administradores que forman parte de RNE se encuentra publicada en el siguiente enlace:

https://rne.eu/capacity-management/ttrcapacity-strategies/

4.9.2. FACTORES DEL PROCESO

El proceso TTR se basa en los siguientes factores:

- Estrategia de capacidad (X * -60 a X * -36 meses): la estrategia de capacidad es la planificación de la capacidad a largo plazo del administrador de infraestructura.
- Modelo de capacidad (X * -36 a X * -18 meses) con partición de capacidad: el modelo de capacidad ofrece una definición más detallada del pronóstico de la demanda, y la división de la capacidad en planificación anual, planificación progresiva y restricciones temporales de capacidad y capacidad no planificada.
- Alineación internacional de las restricciones temporales de capacidad (TCR).
- Capacidad para solicitudes anuales: capacidad para coordinarse en un plazo definido o poner a disposición para solicitudes realizadas fuera de este plazo.
- Capacidad para solicitudes de planificación progresiva: capacidad dedicada basada en bandas de capacidad para una ventana de tiempo o rutas definidas, con plazos de solicitud específicos.
- Capacidad para solicitudes ad hoc: capacidad residual para solicitudes presentadas menos de 30 días antes de la operación.

** **X representa el primer día del horario de servicio 2025.***

4.9.3. IMPLEMENTACIÓN

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias participa en la implementación del proyecto a nivel nacional. Los primeros pasos en la implementación del TTR se están realizando para el HS 2025, si bien, se está realizando de manera progresiva implantando aquellos componentes que son viables por cuestiones normativas y por la necesidad de desarrollar nuevas herramientas digitales.

Asimismo, la implementación del TTR se realizará de una forma gradual en cuanto al alcance geográfico, comenzando con algunas líneas e incrementando este alcance progresivamente. Las líneas en las que se va implantando el TTR se especifican en la estrategia de capacidad de cada HS.

Para más información, puede contactar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) (One Stop Shop).

4.9.3.1. ESTRATEGIA DE CAPACIDAD

Como primer paso en la implantación del TTR los administradores de Infraestructuras elaborarán una Estrategia de Capacidad para cada Servicio Horario, que se estructurará por líneas y cuyo objetivo es el de servir como base para una planificación de horarios más precisa al considerar las previsiones tanto del administrador como de los candidatos para los próximos Horarios de Servicio.

Deberá contener información de carácter general relativa a la previsión de flujos de tráfico, nuevas infraestructuras disponibles, restricciones temporales de capacidad, etc. que supongan un impacto importante, que permita afrontar una planificación temprana de la capacidad a nivel europeo.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha elaborado la Estrategia de Capacidad para los HS 2025 y 2026 para algunas líneas de la RFIG, que se irán ampliando de forma gradual a medida que se avance en la implantación del proyecto TTR en Europa.

4.9.3.2. MODELO DE CAPACIDAD Y DISTRIBUCIÓN DE LA CAPACIDAD

Para continuar con el proceso de implementación del proyecto TTR a nivel nacional, tras la Estrategia de Capacidad, el administrador de infraestructuras ha publicado el modelo de capacidad para el Horario 2024-2025 de las líneas incluidas en la Estrategia de Capacidad para el HS 2024/2025 publicada en Julio de 2022 y elaborará el Modelo de Capacidad para los sucesivos Horarios de Servicio.

El modelo de capacidad se basa en la capacidad puesta a disposición por el administrador de infraestructuras, los requisitos del mercado (por ejemplo, nuevos planes de servicio) y los TCR (Restricciones temporales de capacidad) y sirve como base para ajustar la capacidad que se pondrá a disposición de los candidatos. Para cumplir con este propósito, se clasifica la capacidad según las diversas necesidades comerciales y técnicas (“cupos de capacidad”).

4.9.3.2.1. COMUNICACIÓN DE LAS NECESIDADES DE CAPACIDAD

Los solicitantes pueden comunicar sus necesidades de capacidad al administrador de infraestructuras entre X * -30 y X * -18 meses a través de la herramienta de RNE denominada ECMT.

Los anuncios de necesidades de capacidad se consideran indicativos no vinculantes de los solicitantes sobre las necesidades de capacidad futuras esperadas.

El administrador de infraestructuras utilizará, si las EEFF se la aportan, la información proporcionada como entrada a la capacidad. Bajo ninguna circunstancia, el administrador de infraestructuras puede garantizar la inclusión de todas las informaciones de necesidades de capacidad expresados en el modelo de capacidad final, ni las informaciones de necesidades de capacidad pueden dar prioridad en el siguiente proceso de asignación de capacidad.

4.9.3.3. PROPUESTA DE CAPACIDAD

En torno a X-18, el administrador de infraestructuras ferroviarias trabajará en el ajuste de la capacidad que se podrá a disposición de los candidatos y estará constituida por una combinación de surcos pre-construidos, surcos tipo, teniendo en cuenta las restricciones temporales de capacidad previstas y los acuerdos marco vigentes, para cubrir las diferentes necesidades comerciales. La propuesta de capacidad también puede incluir capacidad no planificada.

En el caso de las líneas transfronterizas, estas actividades se armonizarán con los Administradores de Capacidad colaterales.

Con el fin de permitir a los solicitantes planificar y armonizar sus solicitudes, el administrador de infraestructuras ferroviarias publicará el suministro de capacidad para las solicitudes de capacidad anuales y las solicitudes de planificación progresiva a más tardar en X-11.

4.9.3.4. ESTUDIOS DE VIABILIDAD

Los candidatos pueden solicitar estudios de viabilidad a partir de X-15. En caso de que se trate de un estudio de viabilidad internacional, el estudio será elaborado conjuntamente por los administradores de infraestructura afectados.

Los estudios de viabilidad pueden solicitarse por diversos motivos, entre otros, el estudio de un surco para un nuevo tráfico. Los estudios de viabilidad no darán lugar a una revisión de la distribución de la capacidad publicada en el Modelo de Capacidad (véase 4.9.3.2).

Para obtener los mejores resultados, se recomienda que los candidatos utilicen el Sistema de Coordinación de Surcos (PCS) para solicitar Estudios de Viabilidad.

4.9.4. PROYECTO PILOTO DE TTR O IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA DE UNO O MÁS COMPONENTES DEL PROCESO DEL TTR

No Aplica.

4.10. Principios de Adjudicación de Capacidad en Corredores Internacionales de Mercancías, RFC

Los Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías, Atlántico y Mediterráneo han establecido para cada uno de ellos un órgano denominando Ventanilla Única, para que los candidatos soliciten y reciban respuestas, en un solo lugar y con un solo trámite, en relación con la capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que atraviesen, al menos, una frontera a lo largo de cualquiera de los Corredores Europeos de Mercancías.

La solicitud, gestión y adjudicación de capacidad para trenes de mercancías internacionales que circulen por los corredores Atlántico y Mediterráneo se realizará mediante la herramienta informática Path Coordination System (PCS) de acuerdo con los procesos establecidos en los respectivos Documentos de Información del Corredor (CID) y alineados con los procedimientos internacionales acordados en el marco de RNE. Los solicitantes deben aceptar los términos y condiciones generales del Corredor en PCS antes de realizar sus solicitudes.

De conformidad con el artículo 13 del Reglamento el Consejo de Administración del Corredor ha establecido un C-OSS siendo éste el único organismo donde los solicitantes pueden solicitar y recibir capacidad de infraestructura para trenes de mercancías internacionales en el corredor. El C-OSS es el único responsable de realizar todas las actividades relacionadas con la decisión de publicación y designación con respecto a las solicitudes de PaPs y RC; en nombre de los administradores el C-OSS lleva a cabo sus tareas de una manera no discriminatoria y mantiene la confidencialidad con respecto a los solicitantes. El idioma oficial del C-OSS para la comunicación es el inglés.

El C-OSS se encarga, en nombre de los Administradores de Infraestructuras del Corredor de las tareas relacionadas con la gestión de capacidad internacional, como son entre otras: coordinación de la fase de prediseño de la oferta de PaP, publicación de los surcos PaPs, recepción de las solicitudes de capacidad, reserva de los PaPs solicitados, coordinación de la fase deconstrucción y de la fase de asignación de los Horarios de Servicio, también ejecuta la coordinación de la fase de asignación en el caso de solicitudes fuera de plazo y de la fase de asignación de solicitudes ad-hoc según lo establecido en el Documento de Información del Corredor.

El marco para la asignación de la capacidad se fundamenta en el artículo 14.1 del Reglamento, los Consejos Ejecutivos de los Corredores ferroviarios de mercancías acordaron un marco común para la asignación de capacidad (FCA). Estos documentos están disponibles en el CIP bajo https://cip-online.rne.eu/. La FCA constituye la base para la asignación de capacidad por parte del C-OSS.

El Corredor aplica los plazos internacionales definidos por RNE para la presentación de solicitudes de capacidad, así como para la asignación de surcos (para el calendario del Corredor, véase https://rne.eu/capacity-management/capacity-planning-timetabling/. Los PAP son una oferta conjunta de rutas transfronterizas coordinadas para el Horario de Servicio, producido por los administradores de infraestructura que participan en el Corredor. El C-OSS actúa como un único punto de contacto para la publicación y asignación de PaPs.

Los servicios relacionados con el ferrocarril son servicios específicos cuya asignación sigue las normas nacionales por lo tanto las solicitudes deben enviarse directamente a los administradores de infraestructuras interesados. Asimismo, los contratos de acceso a la red se celebran entre el administrador de infraestructuras y el solicitante sobre la base de las condiciones nacionales de acceso a la red.

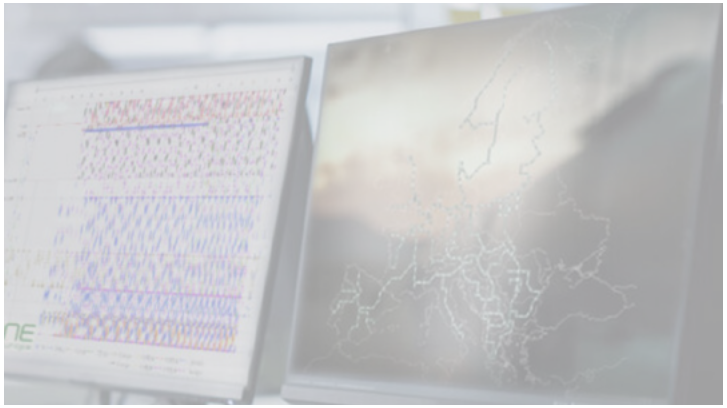
El administrador de infraestructuras participa en dos Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías el Atlántico y el Mediterráneo, de conformidad con las disposiciones del Reglamento.

Corredor Atlántico

El catálogo de surcos internacionales de mercancías de este corredor se encuentra disponible en:
https://www.atlantic-corridor.eu/library/public-documents/

Corredor Mediterráneo

El catálogo de surcos internacionales de mercancías de este corredor se encuentra disponible en:
https://www.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/



4.11. Asignación de Intervalos Horarios para la Realización de Pruebas con Entrega de Vía Bloqueada

De conformidad con el Artículo 133. Circulación para pruebas, ensayos y traslados, apartado 1, del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, la realización de pruebas, ensayos o traslados en la Red Ferroviaria de Interés General por un vehículo ferroviario que no cuente con una autorización de puesta en el mercado que los ampare, requiere, según los casos establecidos en este artículo, de una autorización provisional de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o que el administrador de infraestructuras de la red sobre la que se vaya a realizar las pruebas otorgue un permiso de acceso a su red.

El citado Artículo 133 recoge el procedimiento a seguir.

ADIF- Alta Velocidad no dispone de capacidad específica para la realización de pruebas en líneas con Entrega de Vía Bloqueada (EVB), por lo que, al objeto de facilitar su realización, autoriza la utilización de algunas franjas de la banda reservada para las tareas de mantenimiento de las diferentes líneas, generalmente en las ventanas horarias de 00:00 h. a 05:00 h. en las madrugadas de sábado a domingo y de domingo a lunes, únicos días en que, en general, disminuye el mantenimiento programado, si bien pueden realizarse tareas de mantenimiento no programado, como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, trabajos extraordinarios, etc.

Por tanto, esta capacidad se encuentra reservada por el administrador de infraestructuras para tareas de mantenimiento, tareas que siempre serán prioritarias sobre la realización de pruebas, aun cuando pudieran éstas encontrarse programadas.

No obstante lo anterior, el administrador de infraestructuras asignará franjas horarias para la realización de pruebas de material rodante en la RFIG de su titularidad, en explotación comercial, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios.

4.11.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE

Será de aplicación, con carácter general, a todas aquellas pruebas que requieran para su realización la EVB, requisito que se determinará en la Consigna que regulará las pruebas.

Concretamente a las solicitudes de asignación de franjas horarias con entrega de vía bloqueada para los siguientes tipos de pruebas:

TIPO DE PRUEBAS
Pruebas de prototipos de material motor/remolcado.
Pruebas de validación de modificaciones del tren.
Pruebas tipo/serie homologación de material motor/remolcado.
Pruebas de cobertura y calidad de servicio para la red GSM-R.
Pruebas de homologación/validación de equipos embarcados ERTMS, ASFA Digital, etc.
Pruebas de otros equipos embarcados.

Las empresas ferroviarias, con carácter previo a la realización de las pruebas y uso de las franjas horarias necesarias, deberán disponer de la documentación técnica emitida por los organismos responsables, AESF, Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, etc. preceptivos para la circulación del vehículo con entrega de vía bloqueada.

En caso de que se requieran condiciones de circulación para pruebas, ensayos y traslados de un vehículo ferroviario sin autorización de puesta en el mercado según el artículo 133 del RDSOIF, la solicitud de esta documentación técnica se realizará a través de la sede electrónica de ADIF-Alta Velocidad, en el trámite denominado Solicitudes/ Solicitudes, Escritos y Comunicaciones.

https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index.

La Subdirección de Seguridad en la Circulación de ADIF-Alta Velocidad, previa demanda a través del correo electrónico sscav@adif.es, facilitará una guía y un formulario para completar la solicitud.

El administrador de infraestructuras publicarán la capacidad teórica disponible para la realización de pruebas en cada línea con EVB.

Excepcionalmente, podrá solicitarse en líneas en las que no se haya publicado capacidad teórica disponible, no estando obligado el administrador de infraestructuras a su asignación.

4.11.2. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

4.11.2.1. TIPOS DE SOLICITUDES

Las solicitudes de asignación de franjas horarias para pruebas se sustentarán en una necesidad del cliente y en la viabilidad técnica de la vía, así como en su disponibilidad espacio temporal. El no uso de la capacidad para pruebas adjudicada podría alterar los criterios de asignación de capacidad en posteriores solicitudes.

A la hora de solicitar franjas horarias, los clientes pueden optar por los siguientes tipos:

a) Para periodos de uso continuado

   En aquellos casos en los que el cliente demande periodos de más de 40 horas de uso de vía bloqueada.

b) Para periodos de uso Puntual

   Para aquellos casos en los que el cliente demande un uso puntual, bien sea por noches completas, o bien por hora.

4.11.2.2. CALENDARIO DE ASIGNACIÓN

Dentro del proceso de asignación de capacidad, el cumplimiento de los calendarios programados es esencial para garantizar la calidad del producto y permitir planificar la logística de los distintos intervinientes en el proceso, así como posibilitar que el conjunto de clientes disponga de las horas necesarias para validar sus trenes.

Las solicitudes deberán ser presentadas conforme al calendario de asignación siguiente:

a) Para solicitudes tipo A- Para períodos de uso continuado.

   El administrador de infraestructuras pondrá a disposición de los clientes, mensualmente, la capacidad teórica disponible estimada con 2 meses de antelación y para los 3 meses siguientes, para que estas solicitudes puedan realizarse con 3 meses de antelación.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Con el fin de atender las demandas de los solicitantes las capacidades se ofrecerán sectorizadas por línea y la petición se realizará unitariamente para cada sector.

Mes de publicación se denominará M y se puede solicitar capacidad solo para el mes M+2.

La actualización de las franjas teóricas disponibles se publicará el día 1 de cada mes para el mes M+2 y de referencia para los meses M +3 y M +4 para que los solicitantes tengan información anticipada con el fin de ir realizando sus planificaciones.

La asignación definitiva de las franjas horarias para pruebas deberá solicitarse a través de la aplicación PÍDAME y concedida por la Subdirección de Circulación Alta Velocidad en su programación.

Ejemplo:

Publicación de capacidad teórica disponible el 1 de enero, mes M, para petición de pruebas en marzo, mes M+2. También se publica la capacidad teórica de abril y mayo como referencia, meses M+3 y M+4.

Recepción de solicitudes de franjas horarias mes M+2	Del 1 al 10 de enero
Asignación de las franjas	Del 11 al 20 de enero
Fase de coordinación	Del 21 al 30 de enero
Comunicación asignación de franjas horarias	Del 1 al 10 de febrero
Introducción en PÍDAME	Del 11 al 20 de febrero
Publicación de acta de pruebas con franjas	Del 21 de febrero

PLAZOS DE APLICACIÓN PARA SOLICITUDES TIPO A DEL MES M+2	
Recepción de solicitudes de franjas	1-10 del mes M
Asignación provisional de franjas	11-20 del mes M
Fase de coordinación	21-30 del mes M
Comunicación asignación de franjas	1-10 del mes M+1
Asignación definitiva de franjas introducción en PIDAME	11-20 del mes M+1
Publicación acta con franjas de pruebas para el mes M+2	21 del mes M+1
Fecha de actualización de las franjas horarias para pruebas	1 de cada mes para solicitud de capacidad del mes M+2

b) Para solicitudes tipo B- Para períodos de uso puntual

Para dar respuesta a aquellas solicitudes distintas de las indicadas en el apartado anterior y que sean consecuencia de una alteración sustancial de los esquemas de explotación del cliente o por razones excepcionales y justificadas, los clientes podrán solicitar capacidad directamente en la aplicación PÍDAME en los plazos determinados, el administrador de infraestructuras evaluará el alcance de sus necesidades, comunicándoles en tiempo oportuno una eventual asignación provisional de capacidad.

4.11.2.3. FASES DEL PROCESO

En el proceso de asignación de franjas horarias para pruebas el administrador de infraestructuras debe garantizar los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

El administrador de infraestructuras analizará las solicitudes de los clientes, optimizando los tiempos de respuesta y las franjas horarias disponibles de las vías.

Fase de recepción de solicitudes de franjas horarias para pruebas y asignación provisional

El cliente realizará las solicitudes de pruebas por el canal establecido al efecto.

Modo de presentación de la solicitud

La solicitud se remitirá a la Subdirección de Circulación de Alta Velocidad utilizando las herramientas informáticas que el administrador de infraestructuras ferroviarias ponga a su disposición, o por cualquier otro medio que garantice su recepción.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_V.1 (ED 28/02/2025)

El candidato que efectúa la solicitud declarará las personas debidamente acreditadas que lo representen a tales efectos, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, así como el domicilio social al que el administrador de infraestructuras ferroviarias enviará las notificaciones oportunas y, en su caso, presentará un documento que acredite su inscripción en el Registro Especial Ferroviario (Art. 61 LSF).

Análisis y clasificación de las solicitudes

Las solicitudes recibidas se ordenarán conforme a la fecha y hora de su recepción.

El administrador de infraestructuras analizará las solicitudes recibidas, teniendo en cuenta los criterios de prioridad en la asignación, tratando de atender todas las peticiones de las empresas solicitantes. Si hubiere franjas horarias disponibles para todos los clientes, se les adjudicará provisionalmente.
Cuando no se sea posible atender inicialmente las solicitudes por coincidencia de peticiones en un mismo periodo de tiempo y sector de vía, la asignación se atenderá buscando el máximo aprovechamiento de las vías y sus características técnicas, teniendo en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, los siguientes criterios:

Criterios de prioridad en la asignación

1. Pruebas necesarias para la obtención de las autorizaciones y certificados necesarios para el cumplimiento de los compromisos asumidos por las empresas ferroviarias que hayan sido adjudicatarias de capacidad marco.
2. Pruebas de compatibilidad como consecuencia de modificaciones de los sistemas de señalización que afecten a trenes homologados, que ya realizan servicio comercial en la RFIG (ASFA digital, nuevas versiones de ERTMS, etc.).
3. Pruebas de ampliación de Certificados de Seguridad vigentes para líneas de la RFIG.
4. Pruebas de obtención de Certificados de Seguridad para líneas de la RFIG.
5. Pruebas de componentes de interoperabilidad.
6. Pruebas de autorización de entrada en servicio de subsistemas de control/mando y señalización.
7. Pruebas de autorización de entrada en servicio de subsistemas de material rodante.
8. Pruebas de validación de modificaciones del tren.
9. Pruebas tipo/serie de homologación de material motor/remolcado.
10. Pruebas de prototipos de material motor/remolcado.

4.11.2.4. FASE DE COORDINACIÓN

Si durante el período previsto el administrador de infraestructuras comprobara que, una vez aplicados los criterios de asignación previstos anteriormente, existen solicitudes incompatibles entre sí, recurrirá a su coordinación para intentar satisfacerlas, aplicando para ello el proceso de coordinación que se establece en el artículo 8 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

En la coordinación de solicitudes, el administrador de infraestructuras resolverá los conflictos, pudiendo proponer a los candidatos asignaciones alternativas de franjas horarias de infraestructuras para pruebas que difieran de lo solicitado. Los solicitantes podrán aceptar o rechazar la propuesta en el plazo máximo de 5 días hábiles desde que se les notifique. No obstante, para que se lleve a cabo la propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias, se necesita haber transmitido a todos los solicitantes implicados la asignación de las franjas horarias y de las fases de coordinación.

4.11.2.5. FASE DE COMUNICACIÓN DE LAS FRANJAS HORARIAS PARA PRUEBAS E INTRODUCCIÓN DE LA ASIGNACIÓN EN PÍDAME

El administrador de infraestructuras comunicará la asignación de las franjas horarias para pruebas a los solicitantes y éstos quedan obligados a formalizar las peticiones en la aplicación PÍDAME. Los clientes comunicarán, a la mayor brevedad, cualquier renuncia de la asignación provisional de la franja horaria concedida.

Finamente el administrador de infraestructuras elaborará el acta de pruebas en la que se determinan las mismas y la aceptación por parte de los solicitantes de los intervalos concedidos.

4.11.3. MANTENIMIENTO Y CAUSAS EXCEPCIONALES

Las franjas horarias para pruebas podrán suspenderse o modificarse, previa comunicación a los clientes afectados, para tareas de mantenimiento no programado o como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, etc., sin que por parte del adjudicatario pueda reclamarse ningún tipo de responsabilidad o compensación económica al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Serán de exclusiva responsabilidad de los adjudicatarios cualquier daño que se cause, con motivo de la realización de las pruebas a la infraestructura ferroviaria, así como de los daños y perjuicios directos o indirectos que puedan ocasionarse tanto al administrador de infraestructuras como a terceros.

4.11.4. TARIFAS

La asignación de franjas horarias para la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General para pruebas con Entrega de Vía Bloqueada se liquidará aplicando los cánones establecidos en la Ley 38/2015, del Sector ferroviario, a los trenes- kilómetro incluidos en la autorización que el administrador de infraestructuras ferroviarias emita para esa asignación.

La autorización de franjas horarias para pruebas con Entrega de Vía Bloqueada implica la adjudicación de capacidad de todos los kilómetros de la vía que se va a utilizar y de todos los kilómetros de la vía contigua e implica la circulación de todos los kilómetros autorizados, en la medida que la asignación de estas franjas horarias con EVB provoca la restricción a la utilización de esa línea por todos los demás terceros.

Los trenes – kilómetro a los que se aplicarán los cánones se determinarán conforme a las siguientes premisas:

- En función de la velocidad máxima de la línea en la que se van a desarrollar las pruebas, se determinará la distancia máxima, medida en Km., que podría recorrer un tren la franja horaria asignada.
- Como las pruebas se realizarán mediante la entrega de vía bloqueada, según las prescripciones de circulación que se determinen en la Consigna que se publique al efecto se requiere el bloqueo de la vía contigua, por lo que los trenes-kilómetro adjudicados se determinarán en función de la distancia que podría recorrerse, por ambas vías, en la franja horaria asignada, según las características de la línea en la que se van a desarrollar las pruebas.
- La determinación de los trenes - kilómetro circulados se realizará calculando la distancia que podría recorrer un tren en la franja horaria asignada, en función de las características de la línea en la que se van a realizar las pruebas.

La liquidación de los cánones se realizará aplicando a los trenes – kilómetro calculados de la forma descrita anteriormente, la tarifa unitaria vigente en cada momento.

Si una vez asignada la franja horaria para prueba con entrega de vía bloqueada la empresa ferroviaria no utiliza la totalidad del periodo horario asignado, por causas imputables a la empresa ferroviaria, se facturaría la totalidad del canon correspondiente al periodo asignado.

En caso de ser necesaria para la realización de pruebas la apertura extraordinaria de estaciones será de aplicación la tarifa en vigor, incluida en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento, correspondiente al Servicio Complementario SC-1, Transportes Excepcionales.

5 SERVICIOS Y RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

5.1. Introducción

5.2. Principios Tarifarios/Precios

5.3. Paquete de Acceso Mínimo y Precios

5.4. Servicios Básicos y Precios

5.5. Servicios Complementarios y Precios

5.6. Servicios Auxiliares y Precios

5.7. Sanciones e Incentivos Financieros

5.8. Sistema de Incentivos

5.9. Actualización o Modificación de las Tasas, Cánones y Precios

5.10. Formas de Pago

ÍNDICE

5.3.1. TASAS 139

5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS 142

5.7.1. SANCIONES POR MODIFICACIÓN DE SURCO 180

5.7.2. SANCIONES POR ALTERACIÓN DE SURCO 180

5.7.3. SANCIONES POR NO USO DE SURCO 180

5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SURCO 181

5.7.5. INCENTIVOS / DESCUENTOS 181

5.1. Introducción

Las EE. FF. y demás Candidatos tienen derecho a recibir de manera no discriminatoria el acceso a la infraestructura, incluido el acceso por vía férrea a las instalaciones y a los servicios que se prestan en ellas, así como el paquete de acceso mínimo.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario determina la estructura de las Tasas y Cánones Ferroviarios, así como la de los precios por la prestación de servicios Básicos Complementarios y Auxiliares.

De conformidad con la disposición transitoria primera de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente, en el momento de entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma, es decir, estableciendo un Reglamento para la determinación de los cánones ferroviarios de acuerdo con los principios previstos en el artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Los servicios que puede prestar el administrador de infraestructuras ferroviarias en su ámbito competencial son los siguientes:

- Paquete de Acceso Mínimo.
- Servicios Básicos.
- Servicios Complementarios.
- Servicios Auxiliares.

5.2. Principios Tarifarios / Precios

Estos principios se sustentan en las siguientes figuras:

- Tasas y Cánones Ferroviarios.
- Precios por Prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares.

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles consistentes en la prestación de servicios previstos en la LSF.

La utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario que recibirán el nombre de cánones ferroviarios.

Los cánones ferroviarios gravan el uso de las infraestructuras ferroviarias y se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario, asimismo se garantizará que el sistema de cánones utilizado se ajusta a los mismos principios en toda la red.

La cuantía de los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio será equivalente a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

De igual forma, el sistema de adiciones y bonificaciones contemplado en el artículo 97.6 de la LSF tendrá en cuenta, para la explotación eficaz de la Red Ferroviaria de Interés General, criterios que reflejen el grado de congestión de la infraestructura y un correcto funcionamiento de la misma, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como la necesidad de favorecer el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.

La cuantía de los cánones exigidos por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable, de conformidad con el artículo 98 de LSF.

Asimismo, se tendrán en cuenta para el establecimiento de la cuantía de los cánones ferroviarios, de acuerdo con la explotación eficaz de la RFIG, criterios que reflejen el grado de congestión de la infraestructura y un correcto funcionamiento de la misma, el fomento de nuevos servicios de transporte ferroviario, así como la necesidad de favorecer el uso de líneas infrautilizadas, garantizando, en todo caso, una competencia óptima entre las empresas ferroviarias.

La prestación de los Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares se encuentra regulada en la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y en el Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre), en tanto este último no se oponga a lo previsto en la citada ley.

RÉGIMEN ECONÓMICO DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS

La prestación de los Servicios ferroviarios Básicos, Complementarios y Auxiliares, está sujeta al pago precios, que tienen el carácter de privados.

Según el Art. 101 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario los precios por el acceso por vía férrea a una instalación de servicio y por la prestación de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

Los servicios complementarios y auxiliares prestados en las instalaciones de servicio estarán sujetos a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que este aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

No se devengarán precios privados por los servicios y el acceso a las instalaciones de servicio sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en Título VI de la ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

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

Los precios de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias serán abonados a éste y se utilizarán para financiar su actividad, tendiendo a garantizar el equilibrio financiero.

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

5.3. Paquete de Acceso Mínimo y Precios

Las EE.FF. y demás Candidatos tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad el acceso a la infraestructura, concretamente, tendrán derecho a:

- Tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- Puesta a disposición de la capacidad concedida.
- Utilización de la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de la red.
- Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- Utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
- Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- Cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

En el Anexo K se detallan las condiciones generales de utilización de los Sistemas de Información, que el administrador de infraestructura pone a disposición de los candidatos /empresas ferroviarias, igualmente se determina qué información deben proporcionar los candidatos /empresas ferroviarias al administrador de infraestructura para poder llevar a cabo sus funciones.

5.3.1. TASAS

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles consistentes en la prestación de servicios previstos en la LSF.

A continuación, se detallan las principales Tasas Ferroviarias en vigor, conforme a lo establecido en la LSF.

TASAS DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Según establece la LSF, la gestión, liquidación y recaudación de estas tasas corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Constituye el hecho imponible de estas tasas, la prestación de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones, certificaciones, expedición de títulos al personal ferroviario, autorizaciones de entrada en servicio e inscripción de vehículos, expedición de Licencias de empresa ferroviaria, Certificados de Seguridad a las empresas ferroviarias y Autorizaciones de Seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Estas tasas, recogidas en el Título VI, Capítulo I, de la LSF, son:

- **Sección 1ª:** Tasa por licencia de empresa ferroviaria.
- **Sección 2ª:** Tasa por otorgamiento de autorización de seguridad y de certificado de seguridad.
- **Sección 3ª:** Tasas por homologación de centros, certificación de entidades y material rodante, otorgamiento de títulos y licencias, autorizaciones de entrada en servicio e inscripción de vehículos.
- **Sección 4ª:** Tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria.

TASAS DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

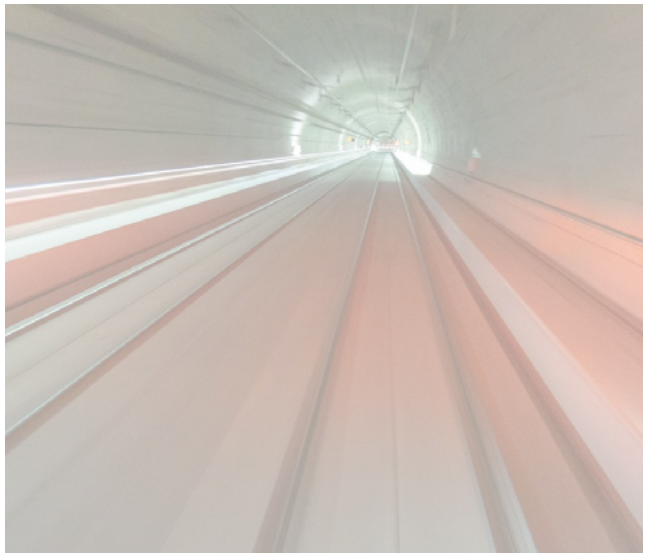
Según establece la LSF, la gestión y la liquidación de estas tasas corresponde a los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias:

- Art. 93. Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario.

  Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización privativa o el aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario que se hagan por concesiones y autorizaciones.

- Disp. Adicional 24ª Tasa por informes y otras actuaciones.

  Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de informes técnicos, expedición de certificados y demás actuaciones facultativas enumeradas en el artículo cuarto del Decreto 140/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por informes y otras actuaciones que deban realizarse en las tramitaciones instadas ante los administradores de Infraestructuras Ferroviarias.



TASA POR LA UTILIZACIÓN O APROVECHAMIENTO ESPECIAL DE BIENES DE DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO

Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización privativa o el aprovechamiento especial de bienes de dominio público ferroviario que se hagan por concesiones y autorizaciones.

No se exigirá el pago de la tasa a las personas físicas o personas jurídicas, que no sean sociedades de capital, cuando la utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes de dominio público no lleve aparejada una utilidad económica para el concesionario, persona autorizada o adjudicatario o, aun existiendo dicha utilidad, la utilización o aprovechamiento comporte condiciones o contraprestaciones para el beneficiario que anulen o hagan irrelevante aquélla. Se hará constar tal circunstancia en los pliegos de condiciones o clausulado de la autorización o concesión.

Estarán exentos del pago de esta tasa los administradores de infraestructuras ferroviarias.

El devengo de la tasa se producirá con el otorgamiento inicial y mantenimiento anual de la concesión, autorización o adjudicación y será exigible en la cuantía que corresponda y en los plazos que se señalen en las condiciones de la concesión, autorización o adjudicación.

Serán sujetos pasivos de la tasa los concesionarios, personas autorizadas o adjudicatarios o, en su caso, quienes se subroguen en lugar de aquellos.

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, ha modificado el artículo 93.6 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del sector ferroviario y, desde el 1 de enero de 2023, las cuantías de la Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario son las siguientes:

MODALIDAD DE UTILIZACIÓN O APROVECHAMIENTO	BASE IMPONIBLE	TARIFA
Subsuelo o vuelo utilizado para cruces transversales de redes de suministro.	Metro cuadrado.	0,15 €/m²-mes
Subsuelo o vuelo utilizado por redes de suministros para el sistema ferroviario.	Metro cuadrado.	0,05 €/m²-mes
Resto de utilizaciones del subsuelo y vuelo.	Metro cuadrado.	0,30 €/m²-mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable utilizado por instalaciones de suministros.	Metro cuadrado.	0,35 €/m²-mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable utilizado por instalaciones de suministros.	Metro cuadrado.	0,68 €/m²-mes
Suelo utilizado por instalaciones de suministros para el sistema ferroviario con independencia de su clasificación urbanística.	Metro cuadrado.	0,05 €/m²-mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable para conexiones de instalaciones de servicio ferroviarias y cargaderos con la red ferroviaria.	Metro cuadrado.	0,05 €/m²-mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable para conexiones de instalaciones de servicio ferroviarias y cargaderos con la red ferroviaria.	Metro cuadrado.	0,20 €/m²-mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable para instalaciones de servicio contempladas en al apartado 1 del artículo 42 de esta ley.	Metro cuadrado.	0,30 €/m²-mes
Suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable para instalaciones de servicio contempladas en al Apartado 1 del artículo 42 de esta ley.	Metro cuadrado.	0,60 €/m²-mes
Otras ocupaciones de suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable.	Metro cuadrado.	0,40 €/m²-mes
Otras ocupaciones de suelo clasificado urbanísticamente como urbano o urbanizable.	Metro cuadrado.	0,70 €/m²-mes

La cuota tributaria será la resultante de aplicar a la base imponible las anteriores tarifas por mes o fracción de mes por cada metro cuadrado de superficie ocupada según la modalidad de utilización o aprovechamiento.

El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará esta tasa por años naturales, con la excepción de aquellos devengos por períodos inferiores al año natural, que lo serán por esa fracción del año.

5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS

Los Cánones Ferroviarios son las cuantías que los administradores de infraestructuras perciben de las empresas ferroviarias por la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), las estaciones de viajeros, terminales de carga y otras instalaciones de servicio.

Con la entrada en vigor de la nueva redacción del artículo 100 (conforme a la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre), se establece que las tarifas se determinarán por los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, aprobando un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado e incorporado a la Declaración sobre la Red.

El Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, en el uso de las facultades que tiene conferidas, en su sesión celebrada el día 30 de septiembre de 2024, ha aprobado, previo dictamen del Consejo de Estado, el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, que ha sido publicado en el B.O.E. nº 260 de 28 de octubre de 2024, siendo su entrada en vigor el 1 de noviembre de 2024, y ha sido incorporado a la presente Declaración sobre la Red.

Los cánones devengados desde la publicación del presente Reglamento, en el Boletín Oficial del Estado, hasta su entrada en vigor, se regirán por la normativa vigente en el momento de su devengo.

MARCO NORMATIVO

La normativa aplicable que se ha tenido en cuenta para la cuantificación de los cánones ferroviarios y la fijación de las correspondientes tarifas se resume a continuación:

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.
- Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.
- Declaración sobre la Red, en aquellos aspectos y remisiones que las normas anteriores efectúen.

Tendrán carácter supletorio las disposiciones generales del Derecho Administrativo, en particular, la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CÁNONES DE ACCESO MÍNIMO A LAS LÍNEAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL Y DE ACCESO A INFRAESTRUCTURAS QUE CONECTEN CON INSTALACIONES DE SERVICIO

Constituye el presupuesto de hecho de cada uno de los cánones señalados a continuación la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y del resto de elementos de la infraestructura ferroviaria, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

A. CANON POR LOS SERVICIOS DE ACCESO Y GESTIÓN DE CAPACIDAD / MODALIDAD A

Por los siguientes servicios del paquete de acceso mínimo: tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, puesta a disposición de la capacidad concedida, control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria y por cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

La cuota íntegra se determinará en función de cada tren kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio de acuerdo con la definición prevista en el artículo 97.1 de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, y en el Anexo I del Reglamento.

Mediante esta modalidad se repercuten los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

B. CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y OTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS / MODALIDAD B

Por la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.

La cuota íntegra se determinará en función de los trenes kilómetro circulados distinguiendo por tipo de línea y tipo de servicio de acuerdo con la definición prevista en el artículo 97.1 de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, y en el Anexo I del Reglamento..

Mediante esta modalidad se repercuten los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria y sus costes de reposición directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

C. CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE TRANSFORMACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN / MODALIDAD C

Por la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.

La cuota íntegra se determinará en función de los trenes kilómetro circulados por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción de acuerdo con la definición prevista en el artículo 97.1 de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, y en el Anexo I del Reglamento.

Mediante esta modalidad se repercuten los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición, directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario. Tendrán la consideración de instalaciones de electrificación las subestaciones, incluyendo los edificios técnicos, la catenaria, las subestaciones móviles y cualquier otra instalación, equipo o elemento necesario para el proceso de transformación y distribución de la energía.

Tendrán la consideración de obligados al pago del canon:

a) En la modalidad A, las empresas ferroviarias que sean adjudicatarias de capacidad para circular por la Red Ferroviaria de Interés General, así como cualquiera de los sujetos mencionados en el artículo 34 de la LSF que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, obtengan adjudicación de capacidad.

b) En la modalidad B, las empresas ferroviarias que utilicen las líneas ferroviarias.

c) En la modalidad C, las empresas ferroviarias que utilicen las instalaciones de electrificación.

El periodo impositivo coincide con el mes natural.

El devengo se produce el último día del período impositivo.

Los servicios de la Modalidad A se imputarán al período impositivo en el que se utilice o se hubiera podido utilizar la capacidad concedida, la Modalidad B en el período en que se utilice la línea ferroviaria o el elemento correspondiente de la infraestructura ferroviaria y la Modalidad C en el período en que se utilicen las instalaciones de electrificación.

La liquidación de las modalidades de este canon se notificará al obligado al pago y su pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde aquel en que se produzca la notificación.

CÁNONES POR LA UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO DE TITULARIDAD Y GESTIÓN EXCLUSIVA DE LOS ADMINISTRADORES GENERALES DE INFRAESTRUCTURA

Constituye el presupuesto de hecho de los cánones contemplados en este artículo la utilización de las instalaciones de servicio cuya gestión está reservada en exclusiva a los administradores generales de infraestructuras, en las modalidades siguientes:

a) Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros (**modalidad A**).

b) Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (**modalidad B**). Esta modalidad incluye la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, y de suministro de combustible. También estarán incluidas en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

c) Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (**modalidad C**). Esta modalidad incluye la utilización de las vías de carga y descarga de mercancías.

Estos cánones son descritos en el Capítulo 7 de esta Declaración sobre la Red.

CUANTÍA DE LOS CÁNONES

De conformidad con el Artículo 96.1 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario la utilización de las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias dará lugar a la percepción de las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario reguladas en los artículos 97 y 98, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios. Su determinación, que se llevará a cabo por los administradores de infraestructuras ferroviarias siguiendo lo establecido en el artículo 100, se aprobará mediante un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el "Boletín Oficial del Estado" e incorporado a la declaración sobre la red.

La Disposición Transitoria Primera. Modificación temporal de las cuantías unitarias de los cánones previstos en los Títulos II y III del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), determina lo siguiente:

Durante la vigencia del Convenio entre la Administración General del Estado y ADIF para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025, y siempre que no haya modificación de las tarifas incluidas en este Reglamento, los administradores de infraestructuras ferroviarias aplicarán las cuantías unitarias siguientes para la determinación de los cánones ferroviarios:

CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RFIG

CANON POR LOS SERVICIOS DE ACCESO Y GESTIÓN DE CAPACIDAD / MODALIDAD A

a) Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario la prestación de los siguientes servicios del paquete de acceso mínimo: tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, puesta a disposición de la capacidad concedida, control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria y por cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

b) La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio.

c) Se establecen dos tipos de tarifa, una para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otra para aquellos que se produzcan en el resto de las líneas.

CANON POR LOS SERVICIOS DE ACCESO Y GESTIÓN DE CAPACIDAD, MODALIDAD A						
TIPO LÍNEA	TIPO DE SERVICIO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / TREN–KM ADJUDICADOS						
Líneas tipo A	1,6767	1,4873	1,7350	1,6069	1,7776	0,4446
Distinto tipo de A	0,5082	0,5133	0,5118	1,3851	0,4110	0,0724

En las Tablas de Referencia" de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo y en función de las características de los servicios y tipos de tren.

ADICIÓN AL CANON POR LOS SERVICIOS DE ACCESO Y GESTIÓN CAPACIDAD, MODALIDAD A, por el uso no eficiente de ésta.

- La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra, una adición del artículo 97.5.4º de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, por cancelación de reserva en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice, con el objetivo de optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los candidatos.

Se pretende evitar que un operador solicite surcos que posteriormente no utilice y que por haber sido adjudicados a este operador no se puedan adjudicar a otro. También se penaliza la solicitud de surcos especiales al margen de la planificación, ya que interfiere en la gestión de la capacidad de la red ferroviaria por parte del administrador de infraestructuras.

Se mantiene la adición al canon por adjudicación de capacidad aplicada en 2023 que, tiene por objetivo, optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los operadores, y, por tanto, penaliza la diferencia entre la capacidad adjudicada y la realmente utilizada.

Se pretende evitar que un operador solicite surcos que posteriormente no utilice y que por haber sido adjudicados a este operador no se puedan adjudicar a otro.

También se penaliza la solicitud de surcos especiales al margen de la planificación, ya que interfiere en la gestión de la capacidad de la red ferroviaria por parte del administrador de infraestructuras.

La cuantía del recargo se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-km de diferencia, en valor absoluto, entre el número de trenes-kilómetro adjudicados y el número de trenes-kilómetro circulados, por tipo de línea y tipo de servicio:

- Para los servicios de viajeros, por cada tren/kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea y tipo de servicio, cuando dicha diferencia, sea superior al 2 % de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.
- Para los servicios de mercancías, por cada tren/kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea, cuando la diferencia sea superior al 15 % de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.

TARIFAS ADICIÓN, MODALIDAD A						
TIPO LÍNEA	TIPO DE SERVICIO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / TREN–KM CIRCULADOS EN EXCESO O EN DEFECTO						
Líneas A.	8,6371	3,4358	5,4446	3,3744	1,5089	1,2910
Líneas no A.	0,9265	0,9358	0,9332	4,8849	0,7500	0,1319

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

En el caso de trenes en que el candidato solicitante de la capacidad no sea la empresa ferroviaria que utiliza esta o, en el caso de defecto de utilización de la capacidad adjudicada, el recargo se liquidará al candidato solicitante y en caso de exceso de utilización de la línea respecto de la capacidad solicitada, el recargo se liquidará al candidato que ha utilizado la línea.

CANON POR LA UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y OTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS/MODALIDAD B

- Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la Ley 38/215, de Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de red.
- La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro adjudicado, distinguiendo por tipo de línea afectada y tipo de servicio.
- Se establecen dos tipos de tarifa, uno para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otro para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

CANON POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS Y OTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS, MODALIDAD B						
TIPO LÍNEA	TIPO DE SERVICIO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / TREN–KM CIRCULADO						
Líneas tipo A	3,6414	3,0043	3,7855	2,3316	0,9797	1,1055
Líneas tipo distinto de A	0,7247	0,7320	0,7299	1,9752	0,5865	0,1032

En las Tablas de Referencia" de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo y en función de las características de los servicios y tipos de tren.

ADICIÓN AL CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y OTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS, MODALIDAD B,

La cuota líquida será el resultado de añadir a la cuota íntegra el recargo del artículo 97.5. 3º de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, por el uso de redes de altas prestaciones, explotación de servicios de ancho variable u otras situaciones de elevada intensidad de tráfico en determinados horarios.

Mediante esta adición se recuperarán los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra.

La cuantía del recargo se establece atendiendo a los siguientes criterios:

- Servicios de viajeros por líneas tipo A: El recargo será por cada plaza tren kilómetro, se calculará sobre la base del tren/ kilómetro del canon de utilización de las líneas ferroviarias y por todas las plazas que tiene el tren en cada trayecto, diferenciando por cada una de las líneas tipo A y por tipo de servicio.
- Servicios de viajeros fuera de las líneas A: La cuantía de la adición será la que resulte de multiplicar la tarifa unitaria por cada tren kilómetro circulado para el cálculo del canon regulado en este artículo.

La cuantía del recargo será la que resulte de multiplicar la tarifa establecida en la tabla, por cada 100 plazas tren kilómetro, calculada sobre la base de los trenes kilómetro del canon de utilización de las líneas ferroviarias y por todas las plazas que tiene el tren en cada trayecto, diferenciando por cada una de las líneas tipo A y por tipo de servicio. La plaza tren kilómetro es la unidad de medida equivalente a un asiento de tren, que recorre un kilómetro :

TARIFAS ADICIÓN, MODALIDAD B						
TIPO LÍNEA	TIPO DE SERVICIO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO A	€ / 100 PLAZAS-KM.					
Línea Madrid-Barcelona-Frontera	1,7611	0,0000	0,3023	0,4959	0,0000	0,0000
Línea Madrid Toledo - Sevilla - Málaga(*)	0,8647	0,0000	0,1962	0,3218	0,0000	0,0000
Resto de líneas A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

(*) Los servicios comerciales de viajeros VL1 con origen y destino: Madrid-Cádiz, Madrid-Huelva, Cádiz-Madrid y Huelva-Madrid no devengarán este recargo.

* Servicios de viajeros fuera de las líneas A: El recargo será determinado por cada tren kilómetro calculado en el canon de utilización (modalidad B):

TARIFAS ADICIÓN, MODALIDAD B						
TIPO LÍNEA	TIPO DE SERVICIO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO DISTINTO DE A	€ / TREN-KM.					
Recargo Modalidad B	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000

CANON POR UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE TRANSFORMACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN /MODALIDAD C

a. Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 97.1 de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario, la acción y efecto de utilizar las instalaciones de alimentación eléctrica de tracción, cuando estén disponibles.

b. La cuota íntegra se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-kilómetro circulado por líneas ferroviarias electrificadas distinguiendo por tipo de línea, tipo de servicio y tipo de tracción..

c. Se establecen dos tipos de tarifa, una para los servicios que se lleven a cabo en líneas tipo A y otra para aquellos que se produzcan en el resto de líneas:

CANON POR UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE TRANSFORMACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN, MODALIDAD C						
TIPO LÍNEA	TIPO DE SERVICIO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
	€ / TREN–KM					
Líneas tipo A	0,4865	0,4315	0,5044	0,4665	0,5292	0,1855
Líneas tipo distinto de A	0,2018	0,2039	0,2033	0,5500	0,1635	0,0287

BONIFICACIÓN PARA INCENTIVAR EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

La bonificación resulta de aplicación a los cánones por los servicios de acceso y gestión de capacidad (modalidad A) y por utilización de las líneas ferroviarias y otros elementos relacionados con las mismas (modalidad B), pero no así al canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (modalidad C).

Se establece una bonificación 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 bonificación se aplicará de acuerdo con los siguientes criterios:.

- Para las líneas A se aplicará para cada combinación de línea individual y tipo de servicio.
- Para el resto de las líneas B, C, D y E se aplicará para cada combinación de tipo de línea y tipo de servicio. Se aplicará al conjunto de sujetos pasivos que operan en cada combinación.
- Ambos criterios se aplicarán se aplicará al conjunto de obligados al pago que operan en cada combinación.

Para la aplicación de esta bonificación se establecen los siguientes parámetros:

a) El tráfico de referencia, **TREF**, medido en tren-kilómetro, será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias considera normal de acuerdo con la situación preexistente o su previsible evolución. Ver Tabla 5 de las "Tablas de Referencia".

b) El tráfico objetivo, **TOBJ**, medido en tren-kilómetro, será el tráfico que el administrador de infraestructuras ferroviarias determinará de acuerdo con sus expectativas de mercado de las infraestructuras y los servicios que utilizan éstas. Ver Tabla 6 de las "Tablas de Referencia".

c) El porcentaje de bonificación objetivo para los incrementos de tráfico anuales con respecto al tráfico de referencia y al tráfico objetivo, **BOBJ**, aplicable a los incrementros de tráfico anuales cuando se alcance el tráfico objetivo fijado de acuerdo con las expectativas de crecimiento de tráfico. Si el incremento correspondiese a un valor intermedio entre el tráfico de referencia y el tráfico objetivo, se aplicará una bonificación inferior a la bonificación objetivo, aplicando un sistema progresivo. Ver Tabla 7 de las "Tablas de Referencia"".

La bonificación se calculará en proporción a la contribución de cada una de las empresas ferroviarias a este incremento de tráfico y la fórmula para su cálculo será la siguiente:

a) Porcentaje de bonificación global B: se determinará en función del incremento de tráfico anual respecto del tráfico de referencia, de la siguiente manera::

   1º. Si el tráfico realizado T queda por debajo del tráfico de referencia, no ha lugar a bonificación, y por tanto B = 0.

   2º. Si el tráfico realizado T estuviese entre el tráfico de referencia y el tráfico objetivo, se determinará a partir de la bonificación objetivo, corregida con el grado de cumplimiento del tráfico real respecto del tráfico de referencia y del tráfico objetivo, es decir, B = Bobj × (T- Tref)/(Tobj -Tref).

   3º. Si el tráfico realizado T fuese superior al tráfico objetivo, será el porcentaje correspondiente a la bonificación objetivo, luego B = Bobj.

b) Incremento de tráfico repercutible a cada obligado al pago (IEF): se distribuirá el incremento global de tráfico respecto del tráfico de referencia a los distintos obligados al pago en función de la proporción de tráfico de estos en el ejercicio. Si TEF es el tráfico realizado por una empresa ferroviaria, el incremento de tráfico repercutible a dicho obligado al pago será: IEF = (T-Tref) × TEF / T.

c) La cuantía objeto de bonificación de cada obligado al pago (CBEF): será resultado de aplicar a la cuantía de canon abonada por el obligado al pago (CEF) durante el ejercicio correspondiente por las modalidades A y B, incluyendo la recaudación por el recargo de la modalidad B del canon, el coeficiente de proporcionalidad del incremento de tráfico repercutible al obligado al pago respecto del tráfico de este:

   Por tanto: **CBEF** = **CEF** × **IEF** / **TEF,** donde:

   - **CBEF:** Cuantía objeto de bonificación de cada obligado al pago.
   - **CEF:** Cuantía de canon abonada por el obligado al pago durante el ejercicio correspondiente por las modalidades A y B, incluyendo la recaudación por el recargo de la modalidad B del canon.
   - **IEF:** Coeficiente de proporcionalidad del incremento de tráfico repercutible al obligado al pago.
   - **TEF:** Tráfico realizado por el obligado al pago.

d) Los porcentajes de bonificación objetivo establecidos para los incrementos de tráfico anuales son los siguientes:

1º. Para el grupo de líneas de alta velocidad Madrid – Barcelona – Frontera Francesa se establece una bonificación del 35% en los servicios VL1, VL2 y VL3· y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M).

2º. Para el grupo de líneas de alta velocidad Madrid – Andalucía se establece una bonificación del 35% en los servicios VL1, VL2 y VL3 y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M)

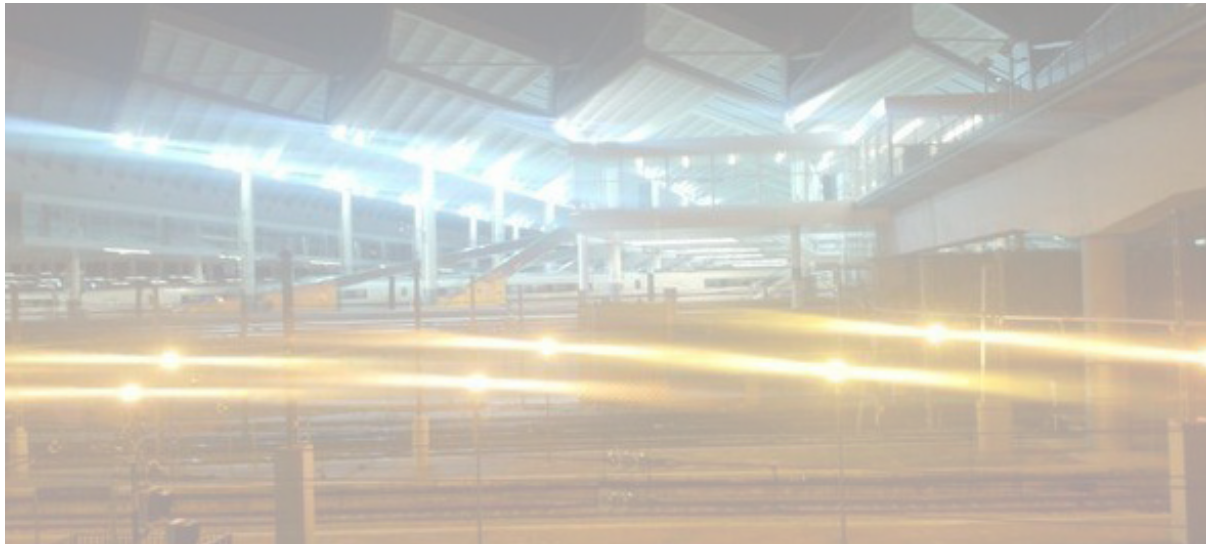
3º. Para el resto de las líneas tipo A se establece una bonificación del 50% en los servicios VL1, VL2 y VL3 y un 10% en el resto de los servicios (VCM y M)

La consecución del incremento de tráfico objetivo podrá ser proyectada con carácter plurianual, si bien el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá revisar anualmente los valores. Por lo que los tráficos de referencia y objetivos figurados en esta declaración sobre la red serán los vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024, estableciéndose para 2025 nuevos tráficos de referencia y objetivo, que serán publicados en la declaración sobre la red, en base al tráfico que el Administrador de infraestructura considera normal de acuerdo con la situación preexistente o su previsible evolución y de acuerdo con sus expectativas de mercado de las infraestructuras y los servicios que utilizan éstas, de conformidad con su definición.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, durante el primer cuatrimestre del año siguiente al año bonificado, practicará la devolución de las cantidades que procedan de aplicar esta bonificación teniendo en cuenta para su cálculo los valores del tráfico de referencia, tráfico objetivo y porcentaje de bonificación vigentes el último día del año bonificado.

CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.



TABLAS DE REFERENCIA PARA LA APLICACIÓN DE CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS

1) Tipos de línea

Las líneas se clasifican considerando sus características técnicas, necesidades de mantenimiento, los tipos de servicio que soportan y la intensidad de estos. Los tipos de línea son:

TABLA	CLASIFICACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS
TIPO DE LÍNEA	CARACTERÍSTICAS
A	Todas las líneas y sus enlaces y bypass que permiten una velocidad máxima superior a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.
B 1	Comprende los trayectos interciudades, incluidos sus enlaces y bypass, utilizados principalmente por servicios de viajeros, o que resulten esenciales para los mismos. Se consideran líneas B1 aquellas que permiten una velocidad superior a 160 kilómetros/hora e inferior o igual a 200 kilómetros/hora en 2/3 de su longitud.
B 2	Tendrán la consideración de B2 aquellos trayectos no clasificados en los tipos A, C o B1 en los cuales concurra al menos una de las siguientes condiciones: • Que el tráfico de viajeros sea mayoritario y supongan como mínimo 10 circulaciones por día. • Corresponda a un enlace con frontera. • Corresponda al acceso a un Centro de Tratamiento de Trenes (CTT). • Corresponda a un enlace entre trayectos clasificados como B.
C 1	Son los trayectos que conforman los núcleos de cercanías. Se consideran C 1 aquellos núcleos con una densidad de circulación por kilómetro de línea igual o superior a 80 circulaciones por día.
C 2	El resto de los núcleos de cercanías que no se encuentren calificados como C 1, se calificarán como C2.
D	Aquellos trayectos no clasificados como A, B o C en los que concurra al menos una de estas circunstancias: • Que el tráfico de mercancías sea mayoritario y supongan al menos 2 circulaciones por día. • Se trata de enlaces y accesos a instalaciones vinculadas al transporte de mercancías (apartaderos, puertos, instalaciones logísticas de mercancías y derivaciones particulares). • Exista una línea alternativa para el transporte de viajeros de categoría A.
E	Los no comprendidos en los anteriores tipos de línea.

La clasificación de las distintas líneas se publicará anualmente en la declaración sobre la red.

TIPO DE LÍNEA	LONGITUD	
	KMS. LÍNEA	%
A	2.939,3	73,8%
B1	677,2	17,0%
B2	248,6	6,2%
C1	23,2	0,6%
C2	77,5	1,9%
D	15,7	0,4%
E	0,0	0%
TOTAL	3.981,4	100%

2) **Tipos de Servicios.**

Los tipos de servicio se clasificarán en función de la distancia y recorrido. Los tipos de servicio son los siguientes:

TABLA		CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS Y TIPOS DE TREN
CLASE	TIPO	CARACTERÍSTICAS
VIAJEROS	VL	Servicios de viajeros larga distancia, distinguiendo los siguientes subtipos: • VL1.- Servicios de larga distancia, excepto los designados como VL2, VL3 y VOT. • VL2.- Servicios de larga distancia en relaciones de ancho variable, siempre que la suma de sus recorridos por trayectos con tipos de línea A y B1 sea inferior al 75% de su recorrido por líneas tipo A sea inferior al 50 % , excluidos los designados como VL3. • VL3.- Servicios de larga distancia en relaciones transversales largas: recorridos superiores a 700 kilómetros y que no tengan origen, destino o parada intermedia en Madrid y sus ramas.
	VCM	Servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos, distinguiendo los siguientes subtipos: • Servicios urbanos o suburbanos: los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías. • Servicios interurbanos: los que no siendo urbanos ni suburbanos tienen recorridos inferiores a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia. • Servicios declarados como obligaciones de servicio público.
	VOT	Trenes y material de viajeros sin pasajeros, incluidas máquinas aisladas, movimiento de trenes en vacío, formación y pruebas.
MERCANCÍAS	M	Servicios de Mercancías: Todos los servicios de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos y pruebas.

Se entenderá por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración técnica de vehículos ferroviarios de nueva fabricación, o de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de algunos de sus componentes.

3) **Tipos de Tracción:**

El tipo de tracción se clasificará en función del tipo de fuentes de energía que utilizan los trenes o locomotoras para su desplazamiento a la hora de circular por los diferentes tipos de línea.

Los tipos de tracción son:

- E: **Trenes de tracción Eléctrica:** Locomotoras o formaciones autopropulsadas que utilizan un sistema de electrificación ferroviario que les provea energía a sus unidades de tracción eléctrica para su desplazamiento.
- D: **Trenes de tracción Diésel:** Locomotoras o formaciones autopropulsadas que utilizan motores de combustión o de generación de energía para realizar desplazamientos de forma autónoma y sin utilizar un sistema de electrificación ferroviario.

Clasificación nominativa de Estaciones

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

Prestaciones mínimas por la utilización de las estaciones de viajeros

El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará anualmente en la DR las Prestaciones Mínimas según categoría de estación de viajeros.

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7.

Los trenes se clasificarán a los efectos de la Modalidad A. 1 del canon por la utilización de estaciones de viajeros, de la forma siguiente:

Tipos de Tren a efectos de Canon Estaciones de Viajeros (Modalidad A)

Esta información se encuentra disponible en el capítulo 7

TABLA. TRÁFICO DE REFERENCIA 2025 DE APLICACIÓN DESDE 01/01/2025

			TIPOS DE SERVICIO				
		LONGITUD (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LÍNEAS DEL EJE 11-A.V. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BIF. VTA. BAÑOS							
080	MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BIF. VENTA DE BAÑOS - BURGOS ROSA MANZANO	302,9	2.715.325	1.673.635	60.288	1.316.686	N/A
084	BIF. VENTA DE BAÑOS - LEÓN	127,9	553.601	82.206	88.003	N/A	N/A
	Subtotal	**430,8**	**3.268.926**	**1.755.841**	**148.291**	**1.316.686**	**0**
LÍNEAS DEL EJE 12-A.V. MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BARCELONA - FRONTERA FRANCIA							
050	MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - LÍMITE ADIF - TP FERRO.	752,4	19.919.694	1.789.397	1.731.806	463.430	196.631
054	BIF MONCASI -BIF CANAL IMPERIAL	25,9	502.011	12.051	65.388	N/A	N/A
056	BIF LES TORRES - BIF ARTESA DE LLEIDA	16,3	110.219	13.341	46.975	21.111	N/A
	Subtotal	**794,6**	**20.531.924**	**1.814.789**	**1.844.169**	**484.541**	**196.631**
LÍNEAS DEL EJE 13-A.V. MADRID ATOCHA - LEVANTE							
040	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOAQUIM SOROLLA	397,7	12.072.037	N/A	N/A	N/A	N/A
042	BIF. ALBACETE -ALACANT-TERMINAL	237,8	3.881.145	N/A	N/A	160.778	N/A
046	BIF. MURCIA - BENIEL	60,7	309.474	N/A	N/A	291.819	N/A
	Subtotal	**696,2**	**16.262.656**	**0**	**0**	**452.597**	**0**
LÍNEAS DEL EJE 14-A.V. MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - TOLEDO / SEVILLA STA. JUSTA / MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO							
010	PTA. DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES-SEVILLA-S. JUSTA	470,5	15.099.682	263.352	1.341.394	3.014.893	N/A
020	LA SAGRA-TOLEDO	21,4	N/A	N/A	N/A	206.501	N/A
030	BIF. MÁLAGA-A.V.-MARÍA ZAMBRANO	154,6	2.365.652	70.555	183.244	991.012	N/A
	Subtotal	**646,5**	**17.465.334**	**333.907**	**1.524.638**	**4.212.406**	**0**
LÍNEAS DEL EJE 16-A.V. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA							
982	TABOADELA AG KM234 - BIF. MEDINA	313,9	2.055.795	61.062	N/A	N/A	N/A
	Subtotal	**313,9**	**2.055.795**	**61.062**	**0**	**0**	**0**
TOTAL TRÁFICO REFERENCIA			59.584.635	3.965.599	3.51.0984	6.466.230	196.631

TABLA. TRÁFICO DE OBJETIVO 2025 DE APLICACIÓN DESDE 01/01/2025							
			TIPOS DE SERVICIO				
		LONGITUD (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LÍNEAS DEL EJE 11-A.V. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BIF. VTA. BAÑOS							
080	MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BIF. VENTA DE BAÑOS - BURGOS ROSA MANZANO	302,9	2.986.857	1.840.998	66.316	1.448.355	N/A
084	BIF. VENTA DE BAÑOS - LEÓN	127,9	608.961	90.427	96.803	N/A	N/A
	Subtotal	**430,8**	**3.595.818**	**1.931.425**	**163.119**	**1.448.355**	**0**
LÍNEAS DEL EJE 12-A.V. MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BARCELONA - FRONTERA FRANCIA							
050	MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - LÍMITE ADIF - TP FERRO.	752,4	21.911.663	1.968.337	1.904.986	509.773	216.294
054	BIF MONCASI-BIF CANAL IMPERIAL	25,9	552.212	13.256	71.927	N/A	N/A
056	BIF LES TORRES-BIF ARTESA DE LLEIDA	16,3	121.241	14.675	51.673	23.222	N/A
	Subtotal	**794,6**	**22.585.116**	**1.996.268**	**2.028.586**	**532.995**	**216.294**
LÍNEAS DEL EJE 13-A.V. MADRID ATOCHA - LEVANTE							
040	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOAQUIM SOROLLA	397,7	13.279.240	N/A	N/A	N/A	N/A
042	BIF. ALBACETE -ALACANT-TERMINAL	237,8	4.269.260	N/A	N/A	176.856	N/A
046	BIF. MURCIA - BENIEL	60,7	340.421	N/A	N/A	321.001	N/A
	Subtotal	**696,2**	**17.888.921**	**0**	**0**	**497.857**	**0**
LÍNEAS DEL EJE 14-A.V. MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - TOLEDO / SEVILLA STA. JUSTA / MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO							
010	MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES-SEVILLA-S. JUSTA	470,5	16.609.650	289.687	1.475.533	3.316.382	N/A
020	LA SAGRA-TOLEDO	21,4	N/A	N/A	N/A	227.151	N/A
030	BIF. MÁLAGA-A.V.-MARÍA ZAMBRANO	154,6	2.602.217	77.610	201.569	1.090.114	N/A
	Subtotal	**646,5**	**19.211.867**	**367.297**	**1.677.102**	**4.633.647**	**0**
LÍNEAS DEL EJE 16-A.V. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA							
982	TABOADELA AG KM234 - BIF. MEDINA	313,9	2.261.375	67.168	N/A	N/A	N/A
	Subtotal	**313,9**	**2.261.375**	**67.168**	**0**	**0**	**0**
TOTAL TRÁFICO OBJETIVO			65.543.097	4.362.158	3.868.807	7.112.854	216.294

TABLA. BONIFICACIÓN DE OBJETIVO 2025 EN VIGOR DESDE 01/01/2025							
			TIPOS DE SERVICIO				
		LONGITUD (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LÍNEAS DEL EJE 11-A.V. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BIF. VTA. BAÑOS							
080	MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BIF. VENTA DE BAÑOS - BURGOS ROSA MANZANO	302,9	50%	50%	50%	10%	N/A
084	BIF. VENTA DE BAÑOS - LEÓN	127,9	50%	50%	50%	N/A	N/A
LÍNEAS DEL EJE 12-A.V. MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BARCELONA - FRONTERA FRANCIA							
050	MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - LÍMITE ADIF - TP FERRO.	752,4	35%	35%	35%	10%	10%
054	BIF MONCASI-BIF CANAL IMPERIAL	25,9	35%	35%	35%	N/A	N/A
056	BIF LES TORRES-BIF ARTESA DE LLEIDA	16,3	35%	35%	35%	10%	N/A
LÍNEAS DEL EJE 13-A.V. MADRID ATOCHA - LEVANTE							
040	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOAQUIM SOROLLA	397,7	50%	N/A	N/A	N/A	N/A
042	BIF. ALBACETE - ALACANT-TERMINAL	237,8	50%	N/A	N/A	10%	N/A
046	BIF. MURCIA - BENIEL	60,7	50%	N/A	N/A	10%	N/A
LÍNEAS DEL EJE 14-A.V. MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - TOLEDO / SEVILLA STA. JUSTA / MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO							
010	MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES-SEVILLA-S. JUSTA	470,5	35%	35%	35%	10%	N/A
020	LA SAGRA-TOLEDO	21,4	N/A	N/A	N/A	10%	N/A
030	BIF. MÁLAGA-A.V.-MARIA ZAMBRANO	154,6	35%	35%	35%	10%	N/A
LÍNEAS DEL EJE 16-A.V. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA							
982	TABOADELA AG KM234 - BIF. MEDINA	313,9	50%	50%	N/A	N/A	N/A

Bonificación objetivo aplicable en cada combinación línea / Tipo de servicio VL1,VL2, VL3, VCM y M que sea de aplicación.

5.4. Servicios Básicos y Precios

Son básicos los servicios que se prestan en cualquiera de las instalaciones de servicio que se relacionan en el Artículo 42 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Los precios por la prestación de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

Su prestación no es obligatoria, siendo las disposiciones aplicables únicamente cuando el servicio sea ofrecido por el explotador de la instalación de servicio.

Los Servicios Básicos que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria u otro candidato que los solicite.

La oferta de Servicios Básicos que el administrador de infraestructuras podrá prestar, en las Estaciones de Transporte de Viajeros, se recoge en el Capítulo 7 Instalaciones de Servicio, así como sus respectivos precios.

Asimismo, las fichas descriptivas de los servicios básicos, prestados en el ámbito de las Estaciones de Viajeros, así como sus condiciones de prestación, condiciones de acceso y precios, se encuentran disponibles en el Capítulo 7 de esta DR y en las fichas descriptivas de las instalaciones de servicio, aplicación PISERVI, que se encuentran disponibles en la web del administrador de infraestructuras como anexo de esta Declaración sobre la Red:

5.5. Servicios Complementarios y Precios

Los Servicios Complementarios en las instalaciones de servicio, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 44 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

Los servicios complementarios prestados en las instalaciones de servicio estarán sujetos a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que este aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

Pueden ser Servicios Complementarios, de conformidad con el Apartado 18 del anexo I de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, los siguientes:

- Suministro de corriente de tracción, las cantidades abonadas por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso de las infraestructuras ferroviarias de alimentación de energía eléctrica. (Servicio prestado por ADIF- Alta Velocidad).
- Precalentamiento de trenes de viajeros. (Este servicio no se ofrece por Adif, ni por ADIF- Alta Velocidad).
- Contratos personalizados para control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales. (Servicio prestado por Adif y ADIF- Alta Velocidad).

De acuerdo con lo expresado en el presente documento, el administrador de infraestructuras oferta a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos la prestación de los siguientes servicios:

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, EN ÁMBITO GENERAL	
SC-1	TRANSPORTES EXCEPCIONALES
Descripción	Este servicio consiste en la realización de todas aquellas tareas necesarias para la seguridad y asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales
Operaciones Asociadas	• Estudios realizados por el administrador de infraestructuras asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte. • Plan de marcha. • Acompañamiento, asistencia al transporte y vehículos de apoyo para la circulación. • Apertura extraordinaria de estaciones. • Servicios contratados de apoyo y seguridad.
Unidad de Facturación	• Por Estudio. • Por Plan de Marcha. • Por Servicio.
Condiciones de aplicación	Estos tráficos están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálibos y la ficha UIC 502/1. En el caso de comunicación de la supresión o cambio de fecha de la circulación de un Transporte Excepcional con menos de 72 horas de antelación y esta nos sea por una causa de fuerza mayor, la E.F. estará obligada a abonar el 15% de valor de los costes estimados para la realización del transporte.

SC-1	TRANSPORTES EXCEPCIONALES	UNIDAD DE FACTURACIÓN	PRECIO AÑO 2025
	Estudios realizados por el administrador de infraestructuras asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte.	POR ESTUDIO	93 € / h /agente
	PLAN DE MARCHA		
	Itinerario UN área territorial operativa	PLAN DE MARCHA	950 €
	Itinerario DOS o más áreas territoriales operativas	PLAN DE MARCHA	1.500 €
	Acompañamiento y asistencia al transporte	SERVICIO PRESTADO	68 € / h /agente
	Vehículos de apoyo a la circulación(*)	SERVICIO PRESTADO	658 €/100 km y 6,6 €/km. Cuando supere los 100 Km. iniciales
	Apertura Extraordinaria de Estaciones	SERVICIO PRESTADO	68 € / h /agente
	Servicios contratados de apoyo y seguridad	SERVICIO PRESTADO	Coste servicio

(*) Circulación de vagonetas y otro equipamiento necesario precediendo o tras el Transporte Excepcional.

Los Precios para el año 2025 contenidos en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Complementarios que se presten en las instalaciones de servicio pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por el administrador de infraestructuras.

Estos precios entrarán en vigor el 1 de enero de 2025 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2025, continuando su vigencia a partir de esta fecha hasta tanto no se aprueben unos nuevos que los sustituyan.

SC-2 SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN

Para la prestación del servicio de suministro de corriente de tracción las empresas ferroviarias que se incorporen al tráfico ferroviario deberán suscribir con ADIF Alta Velocidad, un acuerdo de prestación del servicio, con anterioridad al inicio de su actividad ferroviaria. (Ver anexo J).

ADIF-Alta Velocidad, como prestador de este Servicio, está implementado en varias fases un sistema de facturación de este Servicio Complementario que permite facturar a las EE.FF. en el marco liberalizado del transporte nacional de viajeros, de forma transparente y no discriminatoria, de forma que las EE.FF. puedan establecer en sus planes de negocio los costes en los que previsiblemente van a incurrir por el suministro de energía eléctrica de tracción.

ADIF-Alta Velocidad, con el objeto de poder facturar a cada E.F. lo realmente consumido por cada servicio, está evolucionando el sistema de facturación, siguiendo la tendencia que se constata en los países europeos, hacia un modelo basado en la Medida Embarcada como unidad de facturación del servicio.

El sistema de facturación a aplicar en la presente Declaración sobre la Red será el siguiente:

a) **En red electrificada en corriente alterna** (principalmente líneas de Alta Velocidad), se facturará a las EE.FF. en función de la modalidad elegida entre las dos siguientes:
   1. Facturación sin medida embarcada.
   2. Facturación con medida embarcada.

b) **En red electrificada en corriente continua** (principalmente, Red Convencional), se facturará a las EE.FF. mediante la siguiente modalidad:
   1. Facturación sin medida embarcada.
   2. Facturación con medida embarcada. Esta modalidad aún no se encuentra en vigor

   ADIF-Alta Velocidad prevé incorporar la opción de facturar con medida embarcada. Hasta ese momento la única modalidad de facturación disponible en red electrificada en corriente continua será "Facturación sin medida embarcada".

A continuación, se explica el ámbito de aplicación de cada una de las modalidades de facturación, así como el esquema de facturación de cada una de ellas.

1. Facturación sin medida embarcada. Se aplicará a aquellas unidades eléctricas que no cuenten con equipos embarcados de medida de energía que cumplan con los requisitos establecidos en el apartado correspondiente de la presente Declaración sobre la Red, o que contando con ellos no hayan solicitado expresamente la modalidad de facturación con medida embarcada (a1).

Se facturará a las EE.FF. en función de los valores estimados de energía de las unidades eléctricas, calculados a partir de la producción realizada y medida en Toneladas Kilometro Brutas (TKB), recogidas en los sistemas de ADIF-Alta Velocidad y declaradas por las EE.FF. Para tener derecho en la facturación al reconocimiento de la energía devuelta en las unidades eléctricas que dispongan de freno regenerativo, las EE.FF. tendrán que comunicar previamente a ADIF – Alta Velocidad las unidades o series provistas del mismo, mediante la presentación de una declaración responsable.

La estimación de los valores de la energía consumida por una unidad eléctrica a partir de las TKB se basa en las dos ratios siguientes:

- rc^i_j: Ratio de estimación de consumo, valorado a nivel de pantógrafo. Se expresará en Wh/TKB.
- rg^i_j: Ratio de estimación de generación de trenes dotados de freno regenerativo declarado por la E.F., valorado a nivel de pantógrafo. Se expresará en Wh/TKB.

  Los consumos estimados mediante las ratios rc^i_j (a nivel de pantógrafo) serán incrementados por el siguiente coeficiente de pérdidas, con el fin de elevar el consumo estimado en pantógrafo a nivel de punto frontera con el sector eléctrico (a nivel de subestación):

- p^i: Coeficiente de pérdidas en tanto por uno.

Siendo,

- ^{i}: Identificador del tipo de red (***ca***, para Red en Corriente Alterna; ***ccC***, para Red en Corriente Continua Convencional; o ***ccR***, para Red en Corriente Continua RAM).
- $_{j}$: Identificador del tipo de servicio.

Estas ratios rc^{i}_{j} y rg^{i}_{j} estarán expresadas en Vatios-hora (Wh) por TKB producida (Wh/TKB), de forma que la energía consumida y regenerada, valorada en pantógrafo, por una unidad eléctrica se podrá determinar multiplicando estas ratios por la producción de TKB, recogida en los sistemas de ADIF-Alta Velocidad y declarada por la E.F.

Existen dos redes electrificadas en corriente continua con balances energéticos y económicos de suministro de corriente de tracción independientes, una en 3kV que alimenta las líneas convencionales y línea 116, (Los Cotos-Cercedilla) y otra en 1,5 kV que alimenta las líneas de RAM (eje08). Aunque la línea 116 está alimentada a 1,5kV, a efectos de esta facturación se considera dentro de la red de 3kV. En adelante, cuando se hable de líneas convencionales en 3kV se entenderá que incluye la línea 116.

Atendiendo a la particularidad de los diferentes tipos de servicios y redes, se publicará un valor diferente de cada una de las ratios (rc^{i}_{j}, rg^{i}_{j}) para cada uno de los tipos de servicio y red.

2. Facturación con medida embarcada: Se aplicará a aquellas unidades eléctricas que cuenten con equipos embarcados de medida de energía que cumplan con los requisitos establecidos en el apartado correspondiente de la presente Declaración sobre la Red y que hayan solicitado expresamente esta modalidad de facturación.

Se facturará a las EE.FF. en función de los valores de energía medidos por el equipo embarcado de medida de energía y comunicados mediante el protocolo establecido a los sistemas de ADIF-Alta Velocidad, los cuales se elevarán a nivel de punto de suministro aplicando el coeficiente de pérdidas.

Para que los valores medidos sean válidos para facturación deben ser recibidos en tiempo y forma, tener el formato correcto, código de calidad de energía "medida" y tiempo, sistema de tracción y ubicación adecuados para facturación. Además, el valor medido de energía debe ser coherente con el valor de consumo estimado a partir de los datos de circulación (TKB). Toda la energía medida válida será considerada para facturación, incluyendo consumos de maniobras y estacionamientos asociados a servicios ferroviarios, y cualquier otro consumo medido, aunque no tenga un servicio asociado.

En el caso de recibir valores de medida inválidos, se estimará el consumo a partir de la producción realizada y medida en Toneladas Kilometro Brutas (TKB), recogidas en los sistemas de ADIF-Alta Velocidad y declaradas por las EE.FF. Se emplearán las ratios de estimación (Wh/TKB) publicadas.

La EF que solicite el alta de la unidad eléctrica en la facturación con ME es responsable del correcto funcionamiento de los equipos de medida embarcada y la calidad de ésta en sus unidades eléctricas.

Se incluye en esta Declaración sobre la Red una bonificación en la facturación de aquellas unidades eléctricas que hayan optado por esta modalidad. La bonificación constará de una reducción de las tarifas de energía y de ATR con respecto a las tarifas aplicadas a las unidades eléctricas que no hayan optado por esta modalidad de facturación.

A. ESTRUCTURA DE COSTES

Tanto en líneas electrificadas en corriente continua como en líneas electrificadas en corriente alterna, los costes del Suministro de Corriente de Tracción tendrán la siguiente estructura:

1. Costes del suministro

Serán los costes inherentes al suministro de energía eléctrica procedentes del sector eléctrico (los costes que soporta ADIF - Alta Velocidad procedentes de los proveedores de suministro de energía).

Estos costes contendrán todos los costes e impuestos de aplicación vigentes en el sistema eléctrico.

2. Costes de Gestión

Estos costes son los necesarios en los que debe incurrir ADIF-Alta Velocidad para la prestación del servicio.

Los importes resultantes tanto de los costes de suministro de energía eléctrica como de los costes de gestión, manteniendo el actual criterio de neutralidad económica, se ajustarán al cierre del ejercicio, realizándose liquidaciones sucesivas en lo que a los costes del suministro y costes de gestión de energía eléctrica se refiere, de acuerdo con los gastos realmente incurridos por ADIF-Alta Velocidad en el periodo liquidado.

B. ESTRUCTURA DE PRECIOS

Se publica una estructura de precios análoga a la estructura de costes indicada previamente, que permitirá a las EE.FF. estimar los costes del Servicio de Suministro de Corriente de Tracción de la siguiente forma:

1. Costes del suministro

En general, los costes del suministro serán los asociados a los costes que soporta ADIF – Alta Velocidad procedentes de los proveedores de suministro de energía y relativos a los consumos indexados al mercado diario OMIE. Adicionalmente, las Empresas Ferroviarias que tengan asignada capacidad y vayan a hacer uso del Servicio Complementario 2 (SC-2): Suministro de la corriente de tracción en red electrificada en corriente alterna y/o en red electrificada en corriente continua, podrán solicitar a ADIF – Alta Velocidad coberturas del precio de la energía eléctrica referenciadas al mercado de futuros OMIP para todo o parte de su consumo bajo una serie de condiciones descritas en la presente Declaración sobre la Red.

Respecto a los costes de suministro indexados al mercado diario OMIE, a continuación, se detallan las tarifas que se aplicarán en la facturación del suministro de corriente eléctrica, que dependerán del tipo de red sobre la que se produce el consumo.

Los costes de suministro tendrán la siguiente estructura, análoga a los costes del sector eléctrico.

- Coste de la energía: coste de la componente de la energía.
- Coste del acceso de terceros a la red: coste del ATR.

Dado que los costes se consideran por separado en cada red (ca, ccC, ccR), las tarifas serán en consecuencia diferentes para cada red.

Tanto para el cálculo de la tarifa del coste de la energía como del coste de ATR, se realiza un balance económico independiente para cada término y red entre los costes de la energía (indexados al mercado diario OMIE) y de los costes del ATR de tracción en el conjunto de subestaciones, y el consumo medido o estimado de energía de las unidades eléctricas. Las tarifas serán publicadas mensualmente y estarán expresadas en €/MWh, considerando los MWh en punto frontera con el sector eléctrico.

En los apartados C y D, se indica el método de cálculo del coste de suministro de manera unificada con los costes de gestión en cada red: Cálculo de la factura en la red electrificada en corriente alterna (apartado C) y Cálculo de la factura en la red electrificada en corriente continua (apartado D)..

Costes asociados en caso de coberturas en el mercado OMIP:

Respecto a los costes asociados a las coberturas en el mercado OMIP, las EE.FF. tendrán la posibilidad de solicitar a ADIF - Alta Velocidad tantas órdenes de cierre en el mercado OMIP como estimen oportuno, fijando en cada una de ellas una cantidad de energía a un precio fijo en base a los precios del mercado de futuros de OMIP. ADIF - Alta Velocidad gestionará a través de la/s comercializadora/s responsables del suministro de energía eléctrica estas peticiones de las EE.FF.

El sistema de facturación de este servicio complementario se basará en facturar inicialmente la energía consumida según lo referido a las tarifas de energía indexadas al mercado diario OMIE, y adicionalmente, en caso de haberse producido uno o varios cierres en algún periodo temporal a precio fijo, se facturará de forma independiente la liquidación correspondiente a esa cobertura de precio sobre la energía cerrada. Esta liquidación de la cobertura de precio será mensual y el precio a considerar en cada hora del periodo temporal correspondiente al producto cerrado, se calculará en base a la diferencia entre el precio resultante del cierre ejecutado y el precio indexado al mercado diario OMIE liquidado entre el comercializador y ADIF – Alta Velocidad.

Es importante destacar que, dado que la cobertura se realiza entre comercializador y Adif – Alta Velocidad, la liquidación correspondiente a los cierres no se producirá contra las tarifas calculadas según lo referido a los costes de energía (indexados al mercado diario OMIE) de tracción en el conjunto de subestaciones publicadas en esta Declaración sobre la red, sino contra el mencionado precio de suministro liquidado entre el comercializador y ADIF Alta Velocidad (tal y como se establece en los contratos de suministro suscritos entre ADIF AV y el/los comercializador/es), con el único fin de trasladar a cada operador la liquidación resultante de la ejecución del cierre en el mercado eléctrico. ADIF AV pondrá a disposición del operador que lo solicite la información resultante del precio de suministro.

Para poder ejercitar esta opción será necesario: la formalización del contrato de suministro entre ADIF – Alta Velocidad y la/s empresa/s comercializadora/s, que la E.F. disponga de un acuerdo de prestación de servicio con ADIF – Alta Velocidad, y además, que la E.F. haya comunicado a ADIF – Alta Velocidad la previsión del consumo estimado hasta el final del contrato de suministro suscrito entre ADIF Alta Velocidad y el comercializador, con un detalle mensual.

En el apartado F se detalla todo lo relacionado con el procedimiento de solicitud de una orden de cierre por parte de las EE.FF. .

Condiciones económicas relativas a la participación de instalaciones de generación conectadas a través de red y vinculadas a las EE.FF.:

Según se establece en el apartado G. PARTICIPACIÓN DE INSTALACIONES DE GENERACIÓN VINCULADAS A LAS EE.FF. EN EL AUTOCONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA ASOCIADO A PUNTOS DE CONSUMO DE USO DE TRACCIÓN, ADIF - Alta Velocidad ofrece a las EE.FF. la posibilidad de tramitar solicitudes de participación de instalaciones de generación conectadas a través de red y vinculadas a las propias EE.FF., en el autoconsumo de energía eléctrica de tracción en puntos de suministro de la RFIG gestionados por ADIF – Alta Velocidad.

El procedimiento del Anexo M recoge que ADIF - Alta Velocidad asignará, de manera general, a cada operador ferroviario la energía autoconsumida de su instalación de generación, facturándole el resto de la energía consumida, es decir la energía neta consumida tras la asignación del autoconsumo, de acuerdo con lo establecido en esta Declaración sobre la Red. En dicho procedimiento se recogen las condiciones específicas de aplicación a este régimen.

En caso de que, en el periodo de facturación, el total de la energía autoconsumida por una E.F. fuese superior a la energía consumida por la E.F. en dicha red, ésta perderá dicho exceso, quedando en poder de ADIF - Alta Velocidad y sin que este administrador deba abonar nada por el mismo. Este excedente de energía autoconsumida, si existe, será asignado por ADIF - Alta Velocidad al balance económico que determina las tarifas de la declaración sobre la citada red, reduciéndolas para ese periodo de facturación. Por tanto, la participación de un operador en el autoconsumo de ADIF - Alta Velocidad, no afectará a las tarifas de suministro, excepto en el caso explicado, que siempre supondrá una reducción de tarifas frente a la no existencia de autoconsumo.

2. Costes de Gestión

Tanto para las líneas electrificadas en corriente alterna como para las electrificadas en corriente continua, los costes de gestión se calcularán aplicando las tarifas publicadas en la Declaración sobre la Red del año del servicio al consumo de energía de las unidades eléctricas incrementados con las pérdidas de la red ferroviaria de Adif y ADIF Alta Velocidad. El consumo así valorado a nivel de punto frontera será expresado en MWh.

La tarifa del coste de gestión, denominada TCG, será publicada anualmente y estará expresada en €/MWh. Ver Tabla 7. La tarifa es común para todas las redes. Servirá para calcular la facturación a emitir mensualmente en el año N, así como las liquidaciones sucesivas posteriores, hasta que se produzca el cierre del ejercicio, momento en el que dicha tarifa se ajustará de acuerdo con los gastos realmente incurridos por ADIF-Alta Velocidad en el periodo liquidado y el mejor valor de energía demandado en punto frontera.

C. CÁLCULO DE LA FACTURA EN LA RED ELECTRIFICADA DE CORRIENTE ALTERNA

La Tabla 1 indica las fórmulas de cálculo para facturar el Servicio de Suministro de Corriente de Tracción a la E.F. para cada unidad eléctrica en la red electrificada en corriente alterna, según la modalidad de facturación. En el caso de facturación sin medida embarcada, se diferencia según el tipo de servicio (mercancías y viajeros) y según la unidad disponga o no de freno regenerativo que haya sido declarado por la E.F. para su reconocimiento en la facturación.

Bonificación a la facturación con medida embarcada:

Se bonificará la facturación con medida embarcada reduciendo las tarifas de energía y de ATR; no así la de los costes de gestión:

$$TEM^{ca} = TES^{ca} \cdot (1-BME^{ca})$$

$$TATRM^{ca} = TATRS^{ca} \cdot (1-BME^{ca})$$

Siendo,

- BME^{ca}: Bonificación a la medida embarcada, expresada en tanto por uno en corriente alterna. Su valor se publicará de forma anual.
- TEM^{ca}: Tarifa del coste de la Energía para los trenes dotados de medida embarcada, en corriente alterna [€/MWh].
- TES^{ca}: Tarifa del coste de la Energía para los trenes sin medida embarcada, en corriente alterna [€/MWh].
- $TATRM^{ca}$: Tarifa del coste de Acceso de Terceros a la Red (ATR) para los trenes dotados de medida embarcada, en corriente alterna [€/MWh].
- $TATRS^{ca}$: Tarifa del coste de Acceso de Terceros a la Red (ATR) para los trenes sin medida embarcada, en corriente alterna [€/MWh].

Tabla 1. Fórmulas de cálculo de la factura del Servicio de Corriente de Tracción en líneas electrificadas en corriente alterna para una unidad eléctrica:

MODALIDAD DE FACTURACIÓN	FÓRMULA DE CÁLCULO
Facturación con medida embarcada	$[TES^{ca} \cdot (1-BME^{ca}) + TATRS^{ca} \cdot (1-BME^{ca})]\ [ECM^{ca} \cdot (1+p^{ca}) - EGM^{ca}] + [TCG]\ [ECM^{ca} \cdot (1+p^{ca})]$
Facturación sin medida embarcada, con freno regenerativo.	$[TES^{ca} + TATRS^{ca}]\ [(rc_j^{ca} \cdot (1+p^{ca}) - rg_j^{ca}) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6] + [TCG]\ [(rc_j^{ca} \cdot (1+p^{ca})) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6]$
Facturación sin medida embarcada, sin freno regenerativo.	$[TES^{ca} + TATRS^{ca} + TCG]\ [(rc_j^{ca} \cdot (1+p^{ca})) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6]$

Donde:

- ***TCG***: Tarifa del Coste de Gestión [€/MWh].
- ECM^{ca}: Energía activa consumida por la unidad eléctrica bajo la modalidad de facturación con medida embarcada en corriente alterna[MWh].

  Incluye toda la energía medida válida y toda la energía estimada en función de rc_j^{ca}.
- EGM^{ca}**:** Energía activa regenerada por la unidad eléctrica bajo la modalidad de facturación con medida embarcada en corriente alterna[MWh].

  Incluye toda la energía medida válida y toda la energía estimada en función de rg_j^{ca}.
- p^{ca}: Coeficiente de pérdidas de la red electrificada en corriente alterna en tanto por uno.
- TKB_j**:** TKB producidas por la unidad eléctrica en función del tipo de servicio (j), viajeros (v) o mercancías (m).
- rc_j^{ca}: Ratio de estimación de consumo de trenes, valorado a nivel de pantógrafo, en función del tipo de servicio (j): trenes de mercancías (m) o viajeros (v) en la red electrificada en corriente alterna [Wh/TKB].
- rg_j^{ca}: Ratio de estimación de generación de trenes dotados de freno regenerativo declarado por la E.F., valorado a nivel de pantógrafo, para el caso de trenes de mercancías (m) o viajeros (v) en la red electrificada en corriente alterna [Wh/TKB].la red electrificada en corriente alterna [Wh/TKB].

El coeficiente de pérdidas **(p^{ca})** se publicará de forma anual, así como el valor de la bonificación a la medida embarcada **(BME^{ca})**, que afecta a las tarifas.

La facturación a la E.F. se realizará agregando las unidades de facturación producidas por sus unidades eléctricas conforme a los ítems de la Tabla 1. El sistema de facturación permitirá a las EE.FF. consultar el consumo neto, estimado y medido, de sus servicios con un decalaje de una semana desde la fecha de operación, para lo cual es necesario fijar las ratios de estimación, rc_j^{ca} y rg_j^{ca}, antes de que ADIF – Alta Velocidad conozca el consumo real mensual de toda la red en la que operan las unidades eléctricas. Consecuentemente, en todos los casos donde existe energía estimada, a la facturación se agregará un ítem asociado a una reconciliación de energía entre EE.FF. que se realiza de forma mensual. La energía a reconciliar se calcula según la diferencia, que puede ser positiva o negativa, entre el total de energía neta (medida y estimada) consumida por las unidades eléctricas, y la energía neta, medida, consumida a nivel de subestación en la red ferroviaria. Esta reconciliación mensual de energía cierra el balance energético y permite realizar una primera liquidación en el propio mes de facturación, evitando así repercutir este impacto en liquidaciones posteriores. El reparto mensual de la energía a reconciliar asociada a cada EE.FF. se hace proporcionalmente a la energía neta estimada consumida.

Todo el cálculo especificado en este apartado, en lo que se refiere a las tarifas de energía, es resultado de un balance económico en el que se tienen en cuenta única y exclusivamente los costes asociados a la indexación al mercado OMIE, sin que haya ninguna afección por los cierres en el mercado OMIP que haya podido realizar alguna E.F. En caso de que una E.F. hubiese ejecutado algún cierre en el mercado OMIP se emitirá una factura adicional a dicha E.F. conforme a lo establecido en el apartado F.

En lo referente a la participación en autoconsumo de energía eléctrica de tracción por parte de instalaciones de generación de energía renovable conectadas a través de red vinculadas a las EE.FF., se estará a lo dispuesto en el procedimiento del Anexo M.

D. CÁLCULO DE LA FACTURA EN LA RED ELECTRIFICADA DE CORRIENTE CONTINUA

La Tabla 2 indica las fórmulas de cálculo para facturar el Servicio de Suministro de Corriente de Tracción a la E.F. para cada unidad eléctrica en la red electrificada en corriente continua, según la modalidad de facturación. En el caso de facturación sin medida embarcada, se diferencia según el tipo de servicio (mercancías, larga distancia, media distancia y cercanías para Red Convencional; mercancías y viajeros para RAM) y según la unidad disponga o no de freno regenerativo que haya sido declarado por la E.F. para su reconocimiento en la facturación.

Bonificación a la facturación con medida embarcada (*):

Se bonificará la facturación con medida embarcada reduciendo las tarifas de energía y de ATR; no así la de los costes de gestión:

$$TEM^i = TES^i \cdot (1-BME^i)$$

$$TATRM^i = TATRS^i \cdot (1-BME^i)$$

Siendo,

- ^{i}: Identificador del tipo de red electrificada en Corriente Continua; ***ccC***, para Red en Corriente Continua Convencional; o ***ccR***, para Red en Corriente Continua RAM).
- BME^i: Bonificación a la medida embarcada, expresada en tanto por uno, según el tipo de red electrificada en corriente continua (ccC, ccR). Su valor se publicará de forma anual.
- TEM^i: Tarifa del coste de la Energía para los trenes dotados de medida embarcada, según el tipo de red electrificada en corriente continua (ccC, ccR) [€/MWh].
- TES^i: Tarifa del coste de la Energía para los trenes sin medida embarcada, según el tipo de red electrificada en corriente continua (ccC, ccR) [€/MWh].
- $TATRM^i$:Tarifa del coste de Acceso de Terceros a la Red (ATR) para los trenes dotados de medida embarcada, según el tipo de red electrificada en corriente continua (ccC, ccR) [€/MWh].
- $TATRS^i$: Tarifa del coste de Acceso de Terceros a la Red (ATR) para los trenes sin medida embarcada, según el tipo de red electrificada en corriente continua (ccC, ccR) [€/MWh].

(*) De aplicación una vez se incorpore la opción de facturar con medida embarcada en red electrificada en corriente continua. Hasta ese momento, la única modalidad de facturación disponible en red electrificada en corriente continua será “Facturación sin medida embarcada”.

Tabla 2. Fórmulas de cálculo de la factura del Servicio de Corriente de Tracción en líneas electrificadas en corriente continua para una unidad eléctrica:

MODALIDAD DE FACTURACIÓN	FÓRMULA DE CÁLCULO
Facturación con medida embarcada	$[TES^i \cdot (1-BME^i) + TATRS^i \cdot (1-BME^i)]\ [ECM^i \cdot (1+p^i) - EGM^i] + [TCG]\ [ECM^i \cdot (1+p^i)]$
Facturación sin medida embarcada con freno regenerativo	$[TE\ S^i + TATRS^i]\ [(rc_j^i \cdot (1+p^i) - rg_j^i) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6] + [TCG]\ [(rc_j^i \cdot (1+p^i)) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6]$
Facturación sin medida embarcada sin freno regenerativo	$[TES^i + TATRS^i + TCG]\ [(rc_j^i \cdot (1+p^i)) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6]$

Donde:

- ***TCG:*** Tarifa del Coste de Gestión [€/MWh].
- ECM^i **:** *Energía activa consumida por la unidad eléctrica bajo la modalidad de facturación con medida embarcada, según el tipo de red electrificada en corriente continua (ccC, ccR) [MWh].* Incluye toda la energía medida válida y toda la energía estimada en función de rc_j^i.
- EGM^i **:** *Energía activa regenerada por la unidad eléctrica bajo la modalidad de facturación con medida embarcada, según el tipo de red electrificada en corriente continua (ccC, ccR) [MWh].* Incluye toda la energía medida válida y toda la energía estimada en función de rg_j^i.
- p^i **:** Coeficiente de pérdidas de la red electrificada en corriente continua, según el tipo de red (i): ccC o ccR, en tanto por uno.
- TKB_j **:** TKB producidas por la unidad eléctrica en función del tipo de servicio (j).
- rc_j^i **:** Ratio de estimación de consumo de trenes, valorado a nivel de pantógrafo, para cada tipo de servicio (j) y en función del tipo de red (i) en la red electrificada en corriente continua [Wh/TKB]
- rg_j^i **:** Ratio de estimación de generación de trenes dotados de freno regenerativo declarado por la E.F., valorado a nivel de pantógrafo, para cada tipo de servicio (j) y en función del tipo de red (i) en la red electrificada en corriente continua [Wh/TKB].

El coeficiente de pérdidas (p^i) se publicará de forma anual, así como el valor de la bonificación a la medida embarcada (BME^i), que afecta a las tarifas.

La facturación a la EE.FF. se realizará agregando las unidades de facturación producidas por sus unidades eléctricas conforme a los ítems de la Tabla 2. El sistema de facturación permitirá a las EE.FF. consultar el consumo neto, estimado, de sus servicios con un decalaje de una semana desde la fecha de operación, para lo cual es necesario fijar las ratios de estimación, rc_j^i y rg_j^i , antes de que ADIF – Alta Velocidad conozca el consumo real mensual de toda la red en la que operan las unidades eléctricas. Consecuentemente, a la facturación se agregará un ítem asociado a una reconciliación de energía entre EE.FF. que se realiza de forma mensual. La energía a reconciliar se calcula según la diferencia, que puede ser positiva o negativa, entre el total de energía neta (estimada o estimada y medida, una vez esté en vigor la modalidad con medida embarcada), consumida por las unidades eléctricas, y la energía neta, medida, consumida a nivel de subestación en la red ferroviaria. Esta reconciliación mensual de energía cierra el balance energético y permite realizar una primera liquidación en el propio mes de facturación, evitando así repercutir este impacto en liquidaciones posteriores. El reparto mensual de la energía a reconciliar asociada a cada EE.FF. se hace proporcionalmente a la energía neta estimada consumida.

Todo el cálculo especificado en este apartado, en lo que se refiere a las tarifas de energía, es resultado de un balance económico en el que se tienen en cuenta única y exclusivamente los costes asociados a la indexación al mercado OMIE, sin que haya ninguna afección por los cierres en el mercado OMIP que haya podido realizar alguna E.F. En caso de que una E.F. hubiese ejecutado algún cierre en el mercado OMIP se emitirá una factura adicional a dicha E.F. conforme a lo establecido en el apartado F.

En lo referente a la participación en autoconsumo de energía eléctrica de tracción por parte de instalaciones de generación de energía renovable conectadas a través de red vinculadas a las EE.FF., se estará a lo dispuesto en el procedimiento del Anexo M.

E. PUBLICACIÓN DE PRECIOS Y RATIOS

Las tarifas de cada uno de los costes relacionados en el apartado "B. Estructura de precios", serán publicadas de la siguiente manera:

Publicaciones anuales:

En el año N-1, coincidiendo con la Publicación de la Declaración sobre la Red para el año N, se publicarán en dicha Declaración los siguientes valores:

a) Para los costes del suministro de líneas electrificadas en corriente alterna:
   - Valor del coeficiente de pérdidas p^{ca}. Ver Tabla 3.
   - Valor de la bonificación a la medida embarcada, BME^{ca}. Ver Tabla 6.

b) Para los costes del suministro de líneas electrificadas en corriente continua:
   - Valor del coeficiente de pérdidas p^{i}. Ver Tabla 4 (Convencional) y 5 (RAM).
   - Valor de la bonificación a la medida embarcada, BME^{i}. Ver Tabla 7 (Convencional) y 8 (RAM). Estos valores no se publicarán hasta que esté en vigor la modalidad de facturación con medida embarcada.

c) Para los costes de Gestión:
   - Valor de la tarifa los costes de gestión **TCG**. Ver Tabla 9.

Adicionalmente, se publicarán las siguientes previsiones estimativas y no vinculantes para la facturación en función del tipo de líneas:

a) Líneas electrificadas en corriente alterna:
   - Ratios conversoras rc_j^{ca} y rg_j^{ca}, de viajeros y mercancías. Se publicará una previsión de las ratios para todos los meses del año completo. Esta estimación será actualizada de manera mensual, conforme se indica en el apartado Publicaciones mensuales.
   - Costes de suministro. Se publicará una previsión de tarifas mensuales (TES^{ca}, $TATRS^{ca}$) de los costes del suministro, del año completo. A esta previsión de tarifas mensuales se le denominará "Tarifas de Referencia". Esta previsión de tarifas permitirá a las EE.FF. disponer de la información necesaria para estimar los costes que deberán soportar por el suministro de la energía de tracción en cada uno de los meses del año en curso. Esta estimación será actualizada de manera mensual, conforme se indica en el apartado Publicaciones mensuales.

b) Líneas Electrificadas en corriente continua:
   - Ratios conversoras rc_j^{i} y rg_j^{i}, de mercancías, larga distancia, media distancia y cercanías en Convencional, y de viajeros y mercancías en RAM.

     Se publicará una previsión de las ratios para todos los meses del año completo (tanto Convencional como RAM). Esta estimación será actualizada de manera mensual, conforme se indica en el apartado Publicaciones mensuales.

- Costes de suministro. Se publicará una previsión de tarifas mensuales (***TES*** ^{i}***, TATRS*** ^{i}) de los costes del suministro, del año completo (tanto Convencional como RAM). A esta previsión de tarifas mensuales se le denominará "Tarifas de Referencia". Esta previsión de tarifas permitirá a las EE.FF. disponer de la información necesaria para estimar los costes que deberán soportar por el suministro de la energía de tracción en cada uno de los meses del año en curso. Esta estimación será actualizada de manera mensual, conforme se indica en el apartado Publicaciones mensuales.

Publicaciones mensuales:

En el mes n+1, siendo n el mes en el que se ha producido el consumo, se publicarán:

- Las tarifas del coste de la energía (***TES*** ^{ca}, ***TES*** ^{i}) y del coste del ATR (***TATRS*** ^{ca}, ***TATRS*** ^{i}) en cada red, correspondientes al mes n, que servirán para emitir la factura en el mes n+1 de los servicios realizados en el mes n.
- La actualización de las tarifas, ***TES*** ^{ca}, ***TES*** ^{i}, ***TATRS*** ^{ca} y ***TATRS*** ^{i}, correspondientes a los meses n+1 y sucesivos, hasta diciembre del año del mes n. Serán valores estimados según las condiciones del mercado eléctrico y ferroviario en el momento de su publicación y permitirán al operador tener un conocimiento más real de los costes futuros. No serán vinculantes para la facturación.
- Ratios conversoras rc_j^i y rg^i, en cada red, correspondientes al mes n+2, que servirán para emitir la factura en el mes n+3 de los servicios realizados en el mes n+2.
- Ratios conversoras rc_j^i y rg^i, en cada red, correspondientes a los meses n+3 y sucesivos, hasta diciembre del año del mes n. Serán valores estimados según las condiciones del mercado ferroviario en el momento de su publicación y permitirán al operador tener un conocimiento más real de los costes futuros. No serán vinculantes para la facturación.

Estos valores se recogen en las correspondientes tablas para el Suministro de Corriente de Tracción en Líneas Electrificadas las distintas redes, que se encuentran disponibles como documento anexo a esta Declaración sobre la Red.

Tabla 3. Publicación Anual del Coeficiente de Pérdidas en Líneas Electrificadas en Corriente Alterna:

ρ^{ca}	0,07

El coeficiente de pérdidas de la red es de un 7%.

Tabla 4. Publicación Anual del Coeficiente de Pérdidas en Líneas Electrificadas en Corriente Continua en la Red Convencional:

ρ^{ccC}	0,07

El coeficiente de pérdidas de la red es de un 7%.

Tabla 5. Publicación Anual del Coeficiente de Pérdidas en Líneas Electrificadas en Corriente Continua en la RAM:

ρ^{ccR}	0,07

El coeficiente de pérdidas de la red es de un 7%.

Tabla 6. Publicación Anual del valor de la bonificación a la medida embarcada, BME, en Líneas Electrificadas en Corriente Alterna:

BME^{ca}	0,05

El coeficiente de pérdidas de la red es de un 5%.

Tabla 7. Publicación Anual del valor de la bonificación a la medida embarcada, BME, en Líneas Electrificadas en Corriente Continua en Red Convencional:

BME^{ccC}	-

Tabla 8. Publicación Anual del valor de la bonificación a la medida embarcada, BME, en Líneas Electrificadas en Corriente Continua en RAM:

BME^{ccR}	-

Tabla 9. Publicación Anual de la Tarifa TCG de los Costes de Gestión, en todos los tipos de Líneas Electrificadas

Tarifa TCG Costes de Gestión (€/MWh)	1,12

Las **TABLAS DE COSTES** válidos para facturación del Suministro de corriente de tracción en Líneas Electrificadas se encuentra disponible como documento anexo a esta Declaración sobre la Red.

F. COBERTURAS DE PRECIO REFERENCIADAS AL MERCADO DE FUTUROS OMIP

En el apartado F se detalla toda la información relacionada con el procedimiento de solicitud de una orden de cierre por parte de las EE.FF.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE UNA ORDEN DE CIERRE

Cada una de las Empresas Ferroviarias que deseen ejecutar coberturas de precio deberán haber facilitado previamente una estimación del consumo neto (descontada la saliente procedente del freno regenerativo) mensualizado en la red objeto de cobertura previsto desde la fecha de solicitud y hasta el fin de vigencia del contrato de suministro entre ADIF-Alta velocidad y el comercializador, fecha que será informada por ADIF – Alta Velocidad a petición de la E.F interesada. Este consumo será el máximo volumen total mensual susceptible sobre el que se puede solicitar coberturas de precio. Una vez comunicado este consumo por la E.F. a ADIF Alta Velocidad, si éste difiriera de la media de los consumos de los últimos 6 meses o de las previsiones futuras previstas según la capacidad asignada, ADIF Alta Velocidad podrá en todo momento requerir la justificación y soporte documental acreditativo de la E.F. para declarar dicho consumo, y en caso de no presentarse una justificación suficiente por parte de la E.F., ADIF ALTA VELOCIDAD podrá tener por no presentada la estimación de consumo neto necesaria para aplicar el presente procedimiento.

Estos consumos estimados, podrán ser actualizados a petición de la E.F. en cualquier momento sobre meses futuros. Estos nuevos valores de consumo estarán supeditados a la revisión establecida por parte de ADIF Alta Velocidad.

En cualquier caso, es responsabilidad de la E.F. declarar la mejor estimación de consumo. En caso de que el consumo real fuera inferior al consumo estimado (o incluso nulo), y la energía sobre la que se hubiera ejecutado el cierre resultara superior al consumo real, la E.F. asumirá la totalidad de los riesgos, con independencia de la causa que haya motivado el menor consumo, ya sea prevista o imprevista, que determine la falta de consumo de la cantidad de energía cuyo precio cerrado se haya ordenado, soportando la liquidación del cierre sobre toda la energía cerrada, independientemente de la energía consumida o incluso aunque hubiera dejado de operar.

Adicionalmente, la E.F. designará a uno o varios responsables de ejecución de cobertura (REC) con poder suficiente para ello, nombramiento a través del cual la E.F. dotará a los REC de las atribuciones necesarias para solicitar las coberturas de precio contempladas en el presente apartado. ADIF Alta Velocidad únicamente atenderá solicitudes de cierres cursadas por dichos responsables.

A continuación, la empresa ferroviaria que quiera realizar coberturas de precio deberá enviar cumplimentado el modelo SC-2 Modelo 3 Solicitud de la E.F. de orden de cierre del precio eléctrico, que se encuentra en el Anexo C, como máximo, antes de las 07:00 horas del día anterior en el que empieza a tener vigencia la orden de cierre, donde se tendrá que indicar la siguiente información:

- **Energía**: Se deberá indicar la cantidad de energía sobre la cual se quiere realizar la cobertura. La energía, Cc (donde c es el número de cada orden de cierre), será considerada energía en punto de suministro. La cantidad de energía (Cc) a cerrar en cada orden de cierre se expresará en MWh, y tendrá en cuenta la consideración de que el límite máximo será de 10 MW por cada hora del producto temporal a cerrar.
- **Precio máximo de la orden de cierre**: Se expresará en €/MWh y será el precio superior al que puede cerrarse el producto solicitado.
- **Producto**: Se deberá indicar el producto del mercado OMIP sobre el que se quiere realizar la orden de cierre. Las órdenes de cierre podrán contener cualquier producto que cotice al menos un día en el periodo de tiempo durante el cual esté vigente la orden de cierre, siempre que sean los productos base (FTB) mensuales, trimestrales y anuales publicados en OMIP (https://www.omip.pt/es).
- **Fecha de inicio de vigencia de la orden**: Se indicará la fecha de inicio de la vigencia en la orden de cierre que ADIF Alta Velocidad deberá comunicar a la/s comercializadoras/s. En el caso de que la fecha de inicio de vigencia fuese un día en el que no hubiera cotización en OMIP de acuerdo con el Calendario Anual publicado por OMIP, se entenderá como fecha de inicio el primer día con cotización posterior a la fecha de inicio de vigencia. En cualquier caso, la fecha de inicio de vigencia deberá ser, al menos, el día hábil siguiente a la comunicación, si esta se realiza antes de las 7:00h, o dos días hábiles después, si se realiza con posterioridad a las 7:00h. La comunicación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente.
- **Fecha de fin de vigencia de la orden**: Se indicará la fecha de finalización de la vigencia en la orden de cierre que ADIF Alta Velocidad deberá de comunicar a la/s comercializadoras/s.
- **Red sobre la que se quiere cubrir precio**: Se deberá indicar entre uno de los siguientes servicios complementarios que ofrece Adif Alta Velocidad: Suministro de corriente de tracción en líneas electrificadas en corriente alterna, Suministro de corriente de tracción en líneas electrificadas en corriente continua en red convencional o Suministro de corriente de tracción en líneas electrificadas en corriente continua en RAM.

El plazo máximo para el que se podrán realizar estas solicitudes de órdenes de cierre vendrá limitado por el periodo de finalización de los contratos de suministro que ADIF - Alta Velocidad mantiene con las comercializadoras. ADIF – Alta Velocidad comunicará la fecha de finalización de los contratos de suministro de energía eléctrica.

Las operaciones a realizar para cada uno de los productos dentro de la misma orden de cierre son independientes, pudiéndose cerrar uno, varios o todos los productos marcados en la orden de cierre, siempre que se cumpla lo establecido en la misma.

Asimismo, para cada E.F., podrán solaparse las vigencias de diferentes órdenes de cierre sobre una misma red y producto y por tanto podrán ser coincidentes en el tiempo, siempre y cuando no se supere el límite de 10 MW por cada hora del producto temporal a cerrar.

GESTIÓN DE LA ORDEN DE CIERRE ENTRE ADIF ALTA VELOCIDAD Y LAS COMERCIALIZADORAS

A partir de las órdenes de cierre, ADIF – Alta Velocidad gestionará las mismas frente a las empresas comercializadoras. Es necesario tener en cuenta que ADIF - Alta Velocidad tiene contratada la energía de cada una de las redes dividida en lotes que pueden pertenecer a diferentes comercializadoras y por tanto la facturación de la energía cerrada se producirá en base a los contratos establecidos entre ADIF Alta Velocidad y las comercializadoras. Por tanto, la orden recibida será trasladada a las empresas comercializadoras que suministran la energía a los lotes que constituyen la red sobre la que se ha solicitado la orden repartiéndose el consumo total solicitado entre los diferentes lotes según porcentajes predefinidos vigentes en el momento de solicitud de la orden. Los consumos así obtenidos para cada lote se redondearán a número entero, manteniendo la suma de la energía a cerrar en cada uno de los lotes igual a la cantidad de energía solicitada por la E.F. A continuación, se detallan los porcentajes vigentes en la presente Declaración sobre la Red.

- Porcentajes predefinidos en la red de alterna

LOTE 12	LOTE 13	LOTE 14	LOTE 15
12 - AVE MADRID-SUR	13 - AVE MADRID-NORESTE	14 - AVE MADRID-ESTE	15 - AVE MADRID CENTRO-NORTE
27%	37%	18%	18%

- Porcentajes predefinidos en la red de continua

LOTE 1	LOTE 2	LOTE 3	LOTE 4	LOTE 5	LOTE 6	LOTE 7	LOTE 8	LOTE 9	LOTE 10	LOTE 11
01 - CERCANÍAS MADRID-NORTE	02 - CERCANÍAS MADRID-SUR	03 - CERCANÍAS BARNA-NORTE	04 - CERCANÍAS BARNA_SUR	05 - ALCAZAR S.J. LEVANTE	06 - ALCAZAR S.J. ANDALUCIA	07 - VALENCIA S.V. CALDERS	08 - GUADALAJARA - BARNA	09 - ÁVILA-GALICIA-ASTURIAS	10 - MEDINA - P. VASCO	11 - NAVARRA-RIOJA
14%	11%	14%	9%	7%	9%	7%	9%	7%	6%	7%

- Porcentajes predefinidos en la red de ancho métrico

LOTE 16
16 - RED DE ANCHO MÉTRICO
100%

Estos % de reparto de consumo podrán ser modificados en futuras publicaciones de la DR con el fin de adecuar estos porcentajes a la energía susceptible de poder ser cerrada en cada momento.

RESULTADO DE LA ORDEN DE CIERRE

Si durante la vigencia de la orden de cierre, el precio Settlement Price de algún producto incluido en la orden en algún día es igual o inferior al precio máximo marcado por ADIF - Alta Velocidad en la orden, quedará obligada la empresa comercializadora a aplicar el precio del Settlement Price del primer día en el que se cumpla dicha condición para el producto.

En el mercado OMIP se denomina actualmente como "Settlement o Reference Price" al precio de referencia de un determinado producto y en una determinada fecha al cierre de la sesión de negociación diaria. Se publica en la web de OMIP (Operador de Mercado de futuros) en el apartado de datos OMIPData-Resultados del Mercado una vez terminada la sesión de negociación diaria.

Se considerará cerrada la operación para cada producto el primer día del plazo máximo indicado para realizar el cierre, en el que el precio de liquidación de cierre de ese día (actualmente denominado por OMIP como "Settlement Price") sea igual o inferior al precio máximo marcado por ADIF - Alta Velocidad; obviando lo que ocurra el resto de días posteriores. Si la operación se considera cerrada para ese producto, se tomará como precio de referencia para la liquidación de la cantidad de energía cerrada por ADIF - Alta Velocidad, el precio de liquidación de cierre del día en el que se ha cerrado dicha operación (publicado por OMIP actualmente como "Settlement Price").

Si durante todos los días del plazo entre la fecha de inicio y fin de vigencia de la orden, el precio del Settlement Price fuera superior a los precios máximos marcados por ADIF - Alta Velocidad según el precio máximo de la orden de cierre solicitado por la E.F., se considerará que la operación en OMIP no ha sido cerrada. No obstante lo anterior, se establece la posibilidad adicional de que si, una vez finalice la vigencia de la orden de cierre en OMIP, el suministrador del lote correspondiente estuviera en condiciones de poder cerrar el precio de la energía solicitada por ADIF - Alta Velocidad para cualquiera de los productos indicados en la orden de cierre, por el mismo precio marcado por ADIF - Alta Velocidad o por precio inferior, a través de otros mecanismos que no supongan ningún coste adicional para esta Entidad Pública, podrá ejercer dicha opción comunicándoselo de forma fehaciente a Adif Alta – Velocidad antes de las 12:00 horas del mediodía del día hábil siguiente a la fecha fin de vigencia de la orden. En el caso de que no se realice dicha comunicación, se considerará que la orden no se ha ejecutado.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN DEL RESULTADO DE LA ORDEN DE CIERRE

Para cada orden de cierre recibida ADIF – Alta Velocidad comunicará el resultado del cierre de dicha orden a la E.F. que lo solicitó. En dicha comunicación se informará de los lotes en los que se ejecutó esa orden de cierre y la energía de cada uno.

FACTURACIÓN DE LAS ORDENES CERRADAS/EJECUTADAS

Como se ha indicado previamente, inicialmente se facturará la energía consumida según lo referido a las tarifas de energía indexadas al mercado diario OMIE, y adicionalmente, en caso de cerrar algún periodo temporal a precio fijo, se facturará de forma independiente la liquidación correspondiente a esa cobertura de precio sobre la energía cerrada, trasladando íntegramente la facturación por el concepto de cierre que la/las comercializadora/s traslade/n a ADIF Alta Velocidad.

Por tanto, en caso de que se produzca un cierre de energía, ADIF Alta Velocidad trasladará a la E.F. que solicitó la orden, la liquidación resultante correspondiente a la energía cerrada que ADIF Alta Velocidad reciba de los comercializadores. Estas liquidaciones se regularán según lo establecido en el pliego de prescripciones técnicas particulares de los expedientes de suministro de energía eléctrica de tracción que ADIF Alta Velocidad tenga establecido con los comercializadores.

Los valores de las constantes Mci y Ke (que entran a formar parte de las fórmulas de liquidación) serán los resultantes de las licitaciones públicas del suministro de corriente tracción sujetas a los pliegos de prescripciones técnicas. A petición de la E.F. interesada, ADIF – Alta Velocidad facilitará los valores vigentes en cada momento

Es importante destacar que, dado que la cobertura se realiza entre comercializador y Adif – Alta Velocidad, la liquidación correspondiente a los cierres no se producirá contra las tarifas referidas a los costes de energía (indexados al mercado diario OMIE) de tracción en el conjunto de subestaciones publicadas en esta Declaración sobre la red, sino contra el mencionado precio de suministro liquidado entre el comercializador y ADIF Alta Velocidad.

La liquidación de la cobertura de precio será mensual, por lo que si el cierre abarca varios meses (en caso de cierre de productos trimestrales o anuales), la cantidad a cerrar se dividirá de forma proporcional al número de días de cada uno de los meses de liquidación.

El precio a considerar en cada hora del periodo temporal correspondiente al producto cerrado, se calculará en base a la diferencia entre el precio resultante de la orden de cierre y el precio indexado al mercado diario OMIE liquidado entre el comercializador y ADIF – Alta Velocidad, y la energía horaria equivalente de cada uno de los cierres, sobre la que se aplicará el precio anterior, se determinará prorrateando la energía total de dicho cierre de forma proporcional al perfil del consumo horario del lote según el sumatorio de las curvas de carga de cada uno de los puntos de suministro que componen cada lote.

G. PARTICIPACIÓN DE INSTALACIONES DE GENERACIÓN VINCULADAS A LAS EE.FF. EN EL AUTOCONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA ASOCIADO A PUNTOS DE CONSUMO DE USO DE TRACCIÓN

Se ofrece a las EE.FF. la posibilidad de tramitar solicitudes de participación de instalaciones de generación conectadas a través de red y vinculadas a las propias EE.FF., en el autoconsumo de energía eléctrica de tracción en puntos de suministro de la RFIG gestionados por ADIF – Alta Velocidad. A estos efectos, se entenderá que existe vinculación en los siguientes supuestos: cuando la EE.FF. sea la propietaria o la titular de la instalación de generación, o, en su defecto, haya suscrito un acuerdo comercial vinculante o contrato mercantil con una sociedad dedicada a la producción de energía eléctrica para que realice en su nombre la producción de energía asociada al autoconsumo de ADIF AV y garantice el cumplimiento de las condiciones de autoconsumo del RD 244/2019 y la normativa sectorial aplicable.

Las EE.FF. que estén interesadas en optar a esta participación en el autoconsumo de ADIF - Alta Velocidad, deberán cumplir lo establecido en el procedimiento recogido en el Anexo M. En dicho procedimiento se detallan todos los condicionantes a cumplir para poder acceder a dicha participación, así como establece todos los aspectos que regularán la relación entre la E.F. y ADIF - Alta Velocidad a este respecto..

- *Procedimiento para la Solicitud de Participación de Instalaciones de Generación conectadas a través de red y vinculadas a los operadores ferroviarios en el Autoconsumo de Energía Eléctrica asociado a puntos de consumo de uso de tracción de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionados por ADIF – Alta Velocidad. (Anexo M).*

H. LIQUIDACIONES

La facturación del suministro de corriente de tracción consta de tres términos: costes de energía, costes del ATR y costes de gestión. La facturación se determina aplicando la tarifa correspondiente a las unidades de facturación de cada empresa ferroviaria.

Con la finalidad de mantener la neutralidad económica y ajustar los costes repercutidos a las EE.FF. se realizarán liquidaciones sucesivas de los costes citados anteriormente. Para ello, se realizará en el mes **n+1**, siendo **n** el mes de consumo, la liquidación mensual provisional de los tres conceptos a facturar (energía, ATR y costes de gestión), como el producto de las correspondientes tarifas por las unidades de facturación para dicho mes.

En caso de que alguna E.F. hubiese ejecutado algún cierre correspondiente a ese periodo de liquidación en el mercado OMIP se emitirá una factura adicional a dicha E.F. conforme a lo establecido en el apartado F.

Además, se establece un mecanismo de arqueos acumulativos desde el inicio del año de liquidación **N**:

- Por lo que se refiere a los costes de suministro, cada uno de estos arqueos consolidará los mejores valores obtenidos de los costes recibidos en concepto de suministro de comercializadores y distribuidores, el mejor valor de energía demandado en subestaciones, mejor información de medida embarcada, TKB's producidas, así como cualquier otro parámetro que pueda influir en el balance económico del mes concreto de liquidación incorporando a su vez las posibles correcciones realizadas en la facturación. Estos nuevos cálculos darán lugar a ajustes en la facturación previamente emitida y que será trasladada a cada E.F. en la medida que afecte a cada una de ellas. Los arqueos consolidarán las respectivas liquidaciones mensuales correspondientes.
- En lo que se refiere a los costes de gestión, los arqueos previos al cierre del ejercicio se calcularán con la tarifa publicada en la Declaración sobre la Red y el mejor valor de consumo de energía de las unidades eléctricas incrementados con las pérdidas de la red ferroviaria. Una vez realizado el cierre del ejercicio, los arqueos posteriores considerarán, además del consumo de energía, los costes reales incurridos en el año de liquidación.

Para un año **N** dado, se establecen 3 arqueos semestrales hasta julio del año **N+1** y, posteriormente, 2 arqueos anuales hasta julio del **N+3**. Resultando hasta un total de 5. Excepcionalmente, podrá hacerse una liquidación posterior en el caso de que por causas externas a ADIF – Alta Velocidad concurran circunstancias que lo hagan necesario.

MEDIDA EMBARCADA DE ENERGÍA

ADIF-Alta Velocidad, en cumplimiento del Reglamento de ejecución de la Unión Europea 2018/868, permite a partir de la fecha del 1 de enero de 2022 la facturación del Servicio Complementario de Suministro de Corriente de Tracción mediante la modalidad de medida embarcada en la red electrificada en corriente alterna a aquellas unidades eléctricas que cumplan los requisitos técnicos.

La modalidad de facturación con medida embarcada podrá ser solicitada para aquellas unidades eléctricas que, circulando por una red electrificada que tenga habilitada dicha modalidad de facturación, cuenten con equipos embarcados de medida que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento de ejecución UE 2018/868. Los equipos embarcados de medida deben cumplir con una versión de la ETI LOC&PAS igual o posterior a la aplicación de dicho Reglamento.

El protocolo de comunicación del concentrador de medida en tierra (DCS) de ADIF- Alta Velocidad está basado en la norma EN 50463-4:2017, tal y como especifica la ETI LOC&PAS a través del Reglamento de ejecución UE 2018/868.

Aquellas unidades de tracción equipadas con medidores de energía certificados según la EN 50463:2012 requerirán actualización del protocolo de comunicación, deberán acreditar la evaluación de dicha actualización y de todos los parámetros afectados por la misma según Reglamento de ejecución UE 2018/868.

NOMBRAMIENTO DEL RESPONSABLE DE MEDIA EMBARCADA (RME)

Como paso previo al alta de la primera unidad eléctrica en facturación con medida embarcada, la E.F. enviará el nombramiento del responsable de medida embarcada (RME) Como paso previo al alta de la primera unidad eléctrica en facturación con medida embarcada, la E.F. enviará el nombramiento del responsable de medida embarcada (RME) según el Modelo 1ME (incluido en el Anexo C). A través de este nombramiento, la E.F. dotará al RME de las atribuciones necesarias para solicitar el alta o baja de una unidad eléctrica en la modalidad de facturación con medida embarcada.

El RME será la persona de contacto y responsable por parte de la E.F. del proceso completo de alta de cada unidad eléctrica en la modalidad de facturación con medida embarcada, incluyendo: validación de la documentación de conformidad técnica de los equipos de medida, el registro de estos como punto de consumo en los sistemas de Adif/ADIF- Alta Velocidad, así como su alta final en la modalidad de facturación con medida embarcada.

ADIF-Alta Velocidad proporcionará al RME un canal de comunicación para el envío de las solicitudes y documentación a la recepción de su nombramiento.

ALTA DE LAS UNIDADES ELÉCTRICAS EN FACTURACIÓN CON MEDIDA EMBARCADA

En cumplimiento del Reglamento de ejecución UE 2018/868, ADIF- Alta Velocidad requiere adjuntar a la solicitud de alta de una unidad eléctrica en la modalidad de facturación con medida embarcada, toda la documentación de verificación y conformidad técnica de los equipos de medida instalados en dicha unidad, de tal manera que ADIF- Alta Velocidad pueda asegurar el cumplimiento de dicho Reglamento.

Para iniciar el proceso de alta de una unidad eléctrica, cada EF, a través de su RME deberá enviar la: "Solicitud de alta de unidad eléctrica TIPO en la facturación con medida embarcada y de validación de la documentación de conformidad técnica de los equipos de medida" (modelo 2 ME, incluido en el Anexo C) así como toda la documentación adjunta de conformidad técnica asociada a cada equipo de medida embarcada descrita en la misma.

La unidad de alta TIPO se define como el conjunto de una misma "unidad eléctrica tipo" y mismo "sistema de medida embarcada tipo".

Tras la verificación de la conformidad técnica de dicha solicitud, ADIF-Alta Velocidad procederá al registro y conexión del Equipo de Medida Embarcada (EMS) como punto de consumo en los sistemas de ADIF-Alta Velocidad. Una vez llevada a cabo la conexión, se iniciará un periodo de pruebas en servicio comercial donde se verificará la comunicación continua entre el EMS y el DCS (Data Collecting System), así como la calidad de la medida recibida.

Dicho periodo de pruebas constará de un mínimo de 10 días de circulación, ampliable al necesario hasta alcanzar un mínimo de 20 servicios comerciales por cada unidad de tracción y red en la que se opere.

Tras el periodo de pruebas, ADIF- Alta Velocidad analizará el comportamiento de la medida embarcada en la unidad eléctrica, comunicando los resultados obtenidos al RME en el plazo máximo de 3 meses. La fecha de alta en la cual la unidad eléctrica entrará en facturación mediante la modalidad de medida embarcada será la correspondiente al día primero del mes siguiente de la fecha de comunicación de la superación del periodo de pruebas por parte de la unidad eléctrica.

Una vez dada de alta una "unidad de alta TIPO" en la modalidad de facturación por medida embarcada, la E.F podrá solicitar el alta de cualquier unidad eléctrica idéntica y asociada a la "unidad de alta TIPO" a través de la "Solicitud de alta de unidad eléctrica NO TIPO en la facturación con medida embarcada y de la documentación de conformidad del sistema de medida embarcada" (Modelo 3ME).

De igual manera que con el alta de la "unidad de alta TIPO", tras la verificación de la conformidad técnica de dichas solicitudes, ADIF-Alta Velocidad procederá al registro y conexión de los Equipos de Medida Embarcada (EMS) como punto de consumo en los sistemas de ADIF-Alta Velocidad. Una vez llevada a cabo la conexión, se iniciará un periodo de pruebas en servicio comercial donde se verificará la comunicación continua entre el EMS y el DCS.

Dicho periodo de pruebas constará de un mínimo de 10 días de circulación, ampliable al necesario hasta alcanzar un mínimo de 20 servicios comerciales por cada unidad de tracción y red en la que se opere.

Tras el periodo de pruebas, ADIF- Alta Velocidad analizará el comportamiento de la medida embarcada en la unidad eléctrica, comunicando los resultados obtenidos al RME en el plazo máximo de 3 meses. La fecha de alta en la cual la unidad eléctrica entrará en facturación mediante la modalidad de medida embarcada será la correspondiente al día primero del mes siguiente de la fecha de comunicación de la superación del periodo de pruebas por parte de la unidad eléctrica.

Una vez que una unidad de tracción sea dada de alta en la modalidad de facturación con medida embarcada, el servicio SC-2 será facturado a través de esta modalidad a toda E.F que realice servicios con ella, independientemente de que haya sido otra E.F la que hubiera solicitado el alta en facturación con ME para esa unidad. Cabe destacar que, para ello, siempre será necesario contar con un contrato de suministro de corriente de tracción en vigor.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

Los modelos de solicitud del Servicio SC-2 se encuentran disponibles en el Anexo C.

5.6. Servicios Auxiliares y Precios

Son Servicios Auxiliares los que las EE.FF. u otros Candidatos pueden solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otros prestadores.

Los servicios auxiliares prestados en las instalaciones de servicio estarán sujetos a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que este aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

El explotador de la instalación de servicio no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier candidato que los solicite.

La prestación de servicios auxiliares se efectuará en régimen de Derecho privado.

De conformidad con el Apartado 19 del Anexo I, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, pueden ser servicios auxiliares, los siguientes:

- El acceso a la red de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.
- La inspección técnica del material rodante.
- Los servicios de venta de billetes en estaciones de viajeros.
- Los servicios de mantenimiento pesado de material rodante, siendo éstos los que requieren instalaciones específicas en las que se realizan tareas que no se llevan a cabo como parte de las operaciones diarias de rutina y que requieren que el vehículo sea retirado del servicio.

La oferta de servicios auxiliares, así como sus precios, que el administrador de infraestructuras podrá prestar, en las Estaciones de Viajeros, se recoge en el Capítulo 7. Instalaciones de Servicio.

Asimismo, las fichas descriptivas de los servicios auxiliares prestados en el ámbito de las Estaciones de Viajeros, así como sus condiciones de prestación y condiciones de acceso, se encuentran disponibles en el capítulo 7 de esta DR y en las fichas descriptivas de las instalaciones de servicio, disponibles en la aplicación PISERVI .

De conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, los precios y las condiciones de acceso a los servicios básicos, complementarios y auxiliares, prestados por todos los explotadores en las instalaciones de servicio, a que se refiere el apartado 20 del Anexo I, de la citada Ley, incluidos horarios de apertura y cierre deben comunicarse al administrador de infraestructuras, quien los publicará en la declaración sobre la red o indicará un sitio web donde dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.

5.7. Sanciones e Incentivos Financieros

5.7.1. SANCIONES POR MODIFICACIÓN DE SURCO

No aplica.

5.7.2. SANCIONES POR ALTERACIÓN DE SURCO

No aplica.

5.7.3. SANCIONES POR NO USO DE SURCO

Las tarifas aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del administrador de infraestructuras que deberá ser publicado en el "Boletín Oficial del Estado".

5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SURCO

Las cuantías aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 260 de fecha 28 de octubre de 2024.

La cuantía del recargo se determinará multiplicando la tarifa unitaria por cada tren-km de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea y tipo de servicio:

- Para los servicios de viajeros, por cada tren/kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea y tipo de servicio, cuando dicha diferencia, sea superior al 2 % de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.
- Para los servicios de mercancías, por cada tren/kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea, cuando la diferencia sea superior al 15 % de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.

Para más información, ver Apartado 5.3 de este Capítulo.

Asimismo, otras sanciones que puedan derivarse del incumplimiento de los Acuerdos Marco.

5.7.5. INCENTIVOS / DESCUENTOS

1.º Bonificación 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, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá introducir una bonificación en los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio.

Las bonificaciones aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del administrador de infraestructuras que deberá ser publicado en el “Boletín Oficial del Estado”.

2.º Bonificación para incentivar la implantación del sistema ERTMS.

Podrán introducirse bonificaciones en los cánones regulados en este apartado para incentivar la implantación en los trenes del sistema ERTMS. Estas bonificaciones no tendrán impacto en los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias y afectarán exclusivamente al ámbito que se determine, de conformidad con el derecho de la Unión Europea.

Las bonificaciones aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del administrador de infraestructuras que deberá ser publicado en el “Boletín Oficial del Estado”.

3º Bonificación para fomentar el aprovechamiento de la capacidad disponible de las infraestructuras.

Con el objeto de fomentar el aprovechamiento de la capacidad disponible de las infraestructuras, el administrador de infraestructuras podrá introducir una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, tanto en la modalidad A como en la B que aplicaría a determinadas franjas horarias disponibles en un tramo o tramos de la infraestructura ferroviaria. Dicha bonificación se establecerá con los siguientes criterios:

- Se determinarán las franjas horarias bonificadas. Dichas franjas podrán abarcar una línea o un tramo de esta o bien determinarse como un conjunto de franjas horarias que abarquen una línea o un tramo de la misma, varias líneas o tramos de las mismas o un área geográfica determinada mediante tramos de líneas ferroviarias.
- Se determinará el intervalo temporal dentro del período de vigencia del horario de servicio durante el cual estará vigente la bonificación.
- Se relacionará el tráfico en las franjas bonificadas con la bonificación establecida para el canon. El tráfico podrá determinarse mediante los trenes-kilómetro, número de frecuencias, número de pasajeros o número de pasajeros-kilómetro. Se podrán establecer bonificaciones distintas dentro del mismo intervalo temporal y para distintos volúmenes de tráfico.
- Una vez publicada la bonificación, las empresas ferroviarias podrán presentar el volumen de tráfico que se comprometen a efectuar en el período determinado por el administrador.
- En función del volumen del tráfico se determinará el canon total del período temporal a abonar por el operador, aplicando la bonificación que le corresponde.
- El canon resultante del período completo deberá ser abonado por el operador mensualmente durante el plazo de vigencia de la bonificación en partes iguales.
- Únicamente será objeto de devolución la parte del canon correspondiente a aquellos tráficos no realizados por debajo del tráfico comprometido por la empresa ferroviaria cuando dicha bajada de tráfico no sea imputable a la empresa ferroviaria.
- El administrador podrá establecer que, en caso de que la empresa ferroviaria realice tráficos superiores al tráfico comprometido, dichos tráficos sean bonificados con un porcentaje de la bonificación prevista.

Las bonificaciones aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del administrador de infraestructuras que deberá ser publicado en el "Boletín Oficial del Estado".

Las bonificaciones recogidas en los epígrafes 1.º, 2.º y 3.º de este apartado, se aplicarán de modo similar a servicios similares y de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria.

BONIFICACIONES POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO.

Las bonificaciones por uso de instalaciones de servicio se recogen en el Capítulo 7. Instalaciones de Servicio.

5.8. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

De conformidad con el Art. 96 de la LSF, el sistema de cánones deberá incentivar a las empresas ferroviarias y al propio administrador de infraestructuras ferroviarias a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General. Los principios básicos de este sistema de incentivos se aplicarán a toda la red.

El 11 de febrero de 2015 se publicó en el BOE la Orden FOM 189/2015 (actualizada por la Orden FOM 642/2018, de 13 de junio), por la que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

El sistema de incentivos garantizará el trato no discriminatorio, la transparencia, la objetividad basada en hechos y sucesos que se pueden cuantificar, constatar y verificar, consecuentemente será un sistema veraz, fiable y auditable que garantice la integridad de todos los datos del sistema, a la vez que se comparte la información operativa entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y la EF.

Dicho sistema incluye la imposición de penalizaciones (malus) por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de compensaciones (bonus) a las entidades que las sufran, y la concesión de primas a las que obtengan resultados mejores de lo previsto.

De conformidad con lo indicado, el administrador de infraestructuras acordó con las Empresas Ferroviarias y Candidatos los parámetros principales del sistema de incentivos (PPSI), y en cumplimiento de la citada Orden FOM se indican a continuación los valores siguientes:

TABLA 1. INDICADORES DE P.P.S.I. PARA TRENES POR PRODUCTOS

PRODUCTO	MARGEN DE PUNTUALIDAD	OBSERVACIONES
Larga Distancia AV	15′	
Media Distancia AV	15′	
Larga Distancia NO AV	30′	
Media Distancia NO AV	30′	
Cercanías	20′	
Mercancías	100′	Con el parámetro de Oferta Ajustada y Retraso Neto

Comité de Seguimiento del Sistema de Incentivos.

El Comité de Seguimiento de incentivos, tal y como prescribe la OM FOM/189/2015 lo componen el administrador de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias, con la participación de la CNMC. En 2018 se constituyó, quedando incorporadas a final de ese año todas las empresas que operaban en la RFIG. Desde entonces las nuevas empresas que comienzan a operar en la RFIG son incorporadas automáticamente a este comité.

Para cada circulación, el administrador de infraestructuras determinará el retraso de llegada a destino, en función de los siguientes datos:

- TRENES DE VIAJEROS: Si el retraso a la llegada (RLL) de cada tren supera el indicador de P.P.S.I. (Ip), se considerará Tren impuntual:

  RLL > Ip = Tren impuntual

  La diferencia, medida en minutos, entre el retraso a la llegada (RLL) y el indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retraso Computable (Rc):

  Rc= RLL- Ip

- TRENES DE MERCANCÍAS: Si el retraso neto (Rn) de cada tren supera el indicador de P.P.S.I. (Ip), se considerará Tren impuntual.

  Rn > Ip = Tren impuntual

  La diferencia, medida en minutos, entre el retraso neto (Rn) y el indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retraso Computable (Rc):

  Rc= Rn- Ip

Tabla 2. Los trenes suprimidos serán en general impuntuales a efectos del sistema de incentivos. Para determinar el indicador del retraso computable para los trenes suprimidos, se considerará como si hubiesen llegado a destino con un retraso computable equivalente a:

INDICADOR COMPUTABLE PARA TRENES SUPRIMIDOS		
PRODUCTO	MINUTOS VALOR DE RETRASO	OBSERVACIONES
Larga Distancia AV	30'	
Media Distancia AV	30'	
Larga Distancia	40'	
Media Distancia	40'	
Cercanías	20'	
Mercancías	90'	No se considerarán los trenes suprimidos por las EF en origen, ni la modificación del destino planificado.

El valor unitario (V) de cada minuto de retraso imputable para la Fase 2 será el siguiente:

	PROPIO TREN (BONUS PARA ADIF)	TRENES DE AV OTRO CANDIDATO	OTROS TRENES DE OTRO CANDIDATO
Retraso causado por Adif	-	10 €/min	1 €/min
Retraso causado por tren AV	10 €/min	10 €/min	1 €/min
Retraso causado por tren que no es de AV	1 €/min	1 €/min	1 €/min

Evaluación del Programa de Incentivos.

A fin de conseguir un nivel adecuado de resultados, de analizar su implantación enriqueciéndolo con la experiencia del sistema ferroviario, el administrador de infraestructura ferroviaria ha desarrollado el sistema de incentivos de forma progresiva, siendo de aplicación en las siguientes fases.

FASE 1.- Implantada en 2018, aplicó exclusivamente a los trenes de viajeros de Alta Velocidad.

FASE 2.- Implantada en 2019, extendió la aplicación del sistema al conjunto de trenes que circulan por la RFIG, a excepción de los trenes de Cercanías.

FASE 3.- El 1 de enero de 2024, ha entrado en funcionamiento un nuevo sistema de medida y control de la puntualidad para los servicios de Cercanías. Se ha implantado criterios que son más acordes con los estándares europeos actuales y más próximos a la visión del viajero que utiliza estos servicios. Sobre la base de estos nuevos criterios se han iniciado los trabajos para incorporar las cercanías en el Sistema de Incentivos, con horizonte de implantación el 1 de enero de 2026.

Tabla con el Sistema de Incentivos.

SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE 31/12/2024 (CIFRAS EN MINUTOS)			
EMPRESA FERROVIARIA	BONUS	MALUS	SALDO
Empresa Ferroviaria 1	9.526,23	7.784,13	1.742,10
Empresa Ferroviaria 2	5.205,18	9.310,69	-4.105,50
Empresa Ferroviaria 3	34.422,90	80.086,45	-45.663,55
TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS			-48.026,95

ADMINISTRADOR	BONUS	MALUS	SALDO
ADIF-Alta Velocidad	91.963,47	43.936,52	48.026,95

SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE 31/12/2024 (CIFRAS EN EUROS)	
EMPRESA FERROVIARIA	EUROS
Empresa Ferroviaria 1	17.421,02
Empresa Ferroviaria 2	-41.055,02
Empresa Ferroviaria 3	-456.635,54
TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS	-480.269,53

ADMINISTRADOR	SALDO
ADIF-Alta Velocidad	480.269,53

Resumen de la información relativa a la desagregación por tipologías de retraso.

GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS		ACUMULADO (ENERO-DICIEMBRE 2024)			
		TRENES		MINUTOS	
		TOTAL	%	TOTAL	%
A.3	Errores en el procedimiento de las operaciones.	54,20	0,82%	596,52	0,42%
A.6	Otras causas.	11,74	0,18%	95,51	0,07%
B.1	Instalaciones de señalización.	1.445,99	21,77%	31.999,66	22,68%
B.3	Instalaciones de telecomunicaciones.	20,13	0,30%	432,22	0,31%
B.4	Equipo de suministro de corriente.	162,21	2,44%	5.589,93	3,96%
B.5	Vía.	25,31	0,38%	216,29	0,15%
B.8	Otras causas.	15,52	0,23%	200,53	0,14%
C.1	Trabajos de construcción planificados.	49,09	0,74%	547,47	0,39%
C.2	Irregularidades en la ejecución de los trabajos de construcción.	170,49	2,57%	3.335,98	2,36%
C.3	Restricciones de la velocidad a causa de vías defectuosas.	94,35	1,42%	817,04	0,58%
C.4	Otras causas.	8,03	0,12%	105,36	0,07%
ADIF		2.057,05		43.936,52	
E.1	Rebasamiento del tiempo de parada.	337,10	5,07%	3.043,19	2,16%
E.2	Solicitud de la empresa ferroviaria.	1.006,81	15,16%	21.256,36	15,06%
E.5	Preparación comercial del tren.	81,42	1,23%	1.661,60	1,18%
E.6	Personal.	13,46	0,20%	489,24	0,35%
F.1	Planificación/replanificación del registro.	1,80	0,03%	9,45	0,01%
F.2	Formación del tren por la empresa ferroviaria.	1.146,78	17,26%	21.626,20	15,32%
F.5	Problemas que afecten a los coches, locomotoras y automotores.	1.850,69	27,86%	46.247,59	32,77%
F.6	Personal.	147,67	2,22%	2.847,63	2,02%
EMPRESA FERROVIARIA		4.585,74		97.181,27	
TOTAL GENERAL		6.642,79		141.117,78	

5.9. Actualización o Modificación de las Tasas, Cánones y precios

TASAS Y CÁNONES

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

La LSF, determina que los administradores generales de infraestructuras ferroviarias tienen, entre otras funciones, las de determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias adoptarán una disposición para la fijación de las cuantías del sistema de cánones, que recibirá el nombre de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Esta disposición será aprobada por su Consejo de Administración y mediante la misma se llevará a cabo una revisión, con carácter anual, de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones.

Excepcionalmente, y siempre que varíen las condiciones del mercado, de manera objetiva y demostrable dicha revisión podrá realizarse antes de concluir el periodo de un año.

En la parte expositiva del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios se deberá justificar la adecuación del mismo a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, eficiencia, rentabilidad social y sostenibilidad medioambiental.

Para la aprobación de esta disposición, que se realizará en base a los principios recogidos en el apartado anterior, se seguirá el siguiente procedimiento:

La propuesta de modificación anual o revisión excepcional de las cuantías resultantes de lo establecido en los artículos 97 y 98 deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera.

Esta memoria se pronunciará sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate con base en lo establecido en el Derecho de la Unión Europea y la justificación de la cuantía propuesta. Los costes utilizados para los cálculos se basarán en los pagos efectuados o previstos.

De igual forma, incluirá una breve referencia al impacto económico y presupuestario, al contenido, oportunidad de la disposición que se pretende aprobar y las alternativas previstas, a su justificación en este artículo y a la distribución de competencias.

Esta propuesta establecerá los valores concretos de los parámetros del sistema de cánones y será publicada en el portal web del administrador de infraestructuras con el objeto de dar audiencia, durante un plazo no ampliable de quince días naturales, a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_V.1 (ED 28/02/2025)

Durante este mismo plazo, la propuesta se consultará con los obligados al pago de los cánones, de acuerdo con los artículos 97.2 y 98.2, de la Ley 38/2015 y con las comunidades autónomas, que podrán remitir el correspondiente informe antes de que concluyan los referidos quince días.

Por último, la versión final de la propuesta será sometida a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien supervisará que se respeta lo establecido en el marco previsto por el Derecho de la Unión Europea y en la Ley del Sector Ferroviario.

Los valores obtenidos tras el procedimiento señalado en el apartado anterior se aprobarán por los administradores de infraestructuras ferroviarias en el correspondiente Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios.

Una vez aprobado este Reglamento, el mismo se publicará en el "Boletín Oficial del Estado" y sus valores se incluirán en la declaración sobre la red conforme a lo establecido en el artículo 32 y el anexo III de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

En cualquier caso, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia podrá ejercer las competencias que su ley de creación prevé para supervisar la cuantía de los cánones.

El programa de actividad de los administradores generales de infraestructura previsto en el artículo 25.4 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, contendrá una previsión de las actualizaciones de los cánones durante el período de vigencia de dicho programa. La propuesta de modificación o actualización indicada en el apartado 1 de este artículo se basará en dicha propuesta, de manera que las cuantías no podrán incrementarse individualmente en más de un cinco por ciento respecto a las indicadas en el programa de actividad salvo por causas excepcionales que deberán ser justificadas en la memoria económico-financiera correspondiente a dicho ejercicio..

PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

La prestación de los Servicios ferroviarios Básicos (excepto los regulados por el Artículo 98 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario), Complementarios y Auxiliares, está sujeta al pago precios que tienen el carácter de privados.

Los explotadores de instalaciones de servicios aprobarán y publicarán los precios por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares.

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

Los precios aprobados por la prestación del servicio básico de Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal (UTI's) tendrán la consideración de precios máximos de referencia, permitiendo descuentos o incentivos sobre los mismos en instalaciones concretas, para determinados servicios y bajo unas condiciones de aplicación previamente establecidas, buscando la explotación de las Instalaciones en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Para ello se establecerán criterios objetivos que justifiquen esas minoraciones sobre los precios máximos en función de parámetros y condiciones de aplicación debidamente explicitadas y, cuando proceda, se establecerán acuerdos específicos. Con objeto de que los clientes del administrador de infraestructuras ferroviarias puedan conocer con la suficiente antelación a la solicitud del servicio, la existencia de precios reducidos y las condiciones objetivas necesarias para su aplicación, el administrador de infraestructuras ferroviarias incluirá esta información en su página Web, https://www.adifaltavelocidad.es/ y en las sucesivas actualizaciones de la Declaración sobre la Red.

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

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

Los precios de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias serán abonados a éste y se utilizarán para financiar su actividad, tendiendo a garantizar el equilibrio financiero.

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

5.10. Forma de Pago de las Tasas, Cánones y Precios

LIQUIDACIÓN DE TASAS Y CÁNONES

Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes de del dominio público ferroviario, Art. 93 LSF. El administrador de infraestructuras ferroviarias liquidará esta tasa por años naturales, con la excepción de aquellos devengos por períodos inferiores al año natural, que lo serán por esa fracción del año.

Las notificaciones de las liquidaciones de la tasa se practicarán preferentemente por medios electrónicos y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía.

El pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde que se produzca la notificación mediante transferencia bancaria en la cuenta de la entidad de crédito que preste el servicio de caja a esta Administración y que vendrá indicada en la liquidación. Se considera efectuado el pago en la fecha en que haya tenido entrada el importe correspondiente en la cuenta indicada en los términos del artículo 37 del Reglamento General de Recaudación.

El período ejecutivo de recaudación se inicia el día siguiente al del vencimiento del plazo indicado anteriormente. devengándose con el inicio de dicho período los recargos del período ejecutivo (de acuerdo con lo establecido en la Ley General Tributaria y en la Ley General Presupuestaria).

En cuanto a los Cánones Ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

Las notificaciones de las liquidaciones de los cánones ferroviarios se practicarán preferentemente por medios electrónicos y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía.

El pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde que se produzca la notificación mediante transferencia bancaria en la cuenta de la entidad de crédito que presté el servicio de caja a esta Administración y que vendrá indicada en la liquidación. Se considera efectuado el pago en la fecha en que haya tenido entrada el importe correspondiente en la cuenta indicada en los términos del artículo 37 del Reglamento General de Recaudación.

El período ejecutivo de recaudación se inicia el día siguiente al del vencimiento del plazo indicado anteriormente devengándose con el inicio de dicho período los recargos del período ejecutivo (de acuerdo con lo establecido en la Ley General Tributaria y en la Ley General Presupuestaria)..

FACTURACIÓN DE PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

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

El sujeto obligado al pago de los precios será aquella Empresa Ferroviaria u otro candidato que haya solicitado los servicios al administrador de infraestructuras ferroviarias.

La acción para exigir el pago de los precios por servicios prestados directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias prescribirá a los cinco años desde la prestación del servicio.

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las cuantías correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago.

La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda. Igualmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de los precios por los servicios que preste.

Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios, sin que resulten de aplicación al efecto los procedimientos de exacción ejecutiva previstos para los casos de impago en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio y sin perjuicio de las competencias que correspondan en las referidas materias a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de conformidad con lo establecido en la Ley 3/2013 de 4 de junio.

6

OPERACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

6.1. Introducción

6.2. Normas Operativas

6.3. Medidas Operacionales

6.4. Aplicaciones Informáticas vía web de RNE

ÍNDICE

6.3.1. PRINCIPIOS 199

6.3.2. REGLAMENTO DE FUNCIONAMIENTO 199

6.3.3. PERTURBACIONES DEL TRÁFICO 200

6.1. Introducción

En esta sección se indican las normas relativas a las obligaciones que la empresa ferroviaria o candidato y del administrador de infraestructuras, que deben seguirse para las operaciones de tren y de maniobras.

Por otra parte, la explotación de los servicios ferroviarios requiere una adecuada coordinación de las informaciones que generan tanto el administrador de infraestructuras como los candidatos y las empresas ferroviarias que les presten servicio.

En el Anexo K se detallan las condiciones generales de utilización de los servicios de información que el administrador de infraestructura pone a disposición de los candidatos, e igualmente se determina la información que deba ser proporcionada por los candidatos al administrador de infraestructuras para poder llevar a cabo adecuadamente sus funciones.

6.2. Normas Operativas

El Reglamento de Circulación Ferroviaria, RCF, establece las reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y de las maniobras se realice de forma segura, eficiente y puntual, tanto en condiciones de explotación normal como degradada, incluyendo su recuperación efectiva tras una interrupción del servicio. Asimismo el documento proporciona un marco regulador único de los procesos operativos en los que exista una interfaz directa entre el administrador de Infraestructura (AI) y la Empresa Ferroviaria (EF), unificando los criterios de operación de los distintos AI en los distintos anchos de la Red.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 5 del R.D. 929/2020, a la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General será de aplicación el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, las normas que en materia de seguridad apruebe el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como las disposiciones de desarrollo del Reglamento de Circulación Ferroviaria previstas en el mismo.

Asimismo, todo aquel personal que realice funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria sobre la Red Ferroviaria de Interés General está obligado a conocer, en la parte que le afecte, el Reglamento de Circulación Ferroviaria y demás normativa de seguridad ferroviaria, así como aquellas partes de los sistemas de gestión de seguridad y normas internas de sus entidades que les correspondan, para poder aplicarlos en el ejercicio de sus funciones, ver capítulo 7 Condiciones de Uso de las Instalaciones.

De acuerdo con el artículo 4.2 del RD 929/2020 "Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos relacionado con el mismo, cada uno de ellos respecto de la parte del sistema que le competa", la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos asociado corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias y a las EE.FF. Por ello están obligados a definir y aplicar las medidas necesarias de control de riesgos, y en su caso, a cooperar mutuamente. En consecuencia, **los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SGS)** de los AI y de las EE.FF. deberán establecer las reglas internas, conformes con la normativa vigente, y los procedimientos necesarios para asegurar el cumplimiento de lo estipulado en este Reglamento y en el resto de la normativa de seguridad nacional y europea, incluyendo los Métodos Comunes de Seguridad y la ETI de Explotación y Gestión del Tráfico.

El administrador de infraestructuras ferroviarias dispone en su Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, de forma segura y eficiente. El personal que intervenga en la realización de tareas relacionadas con la circulación está obligado a conocerlas, en la parte que les afecte, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones.

Cuando el personal que intervenga en las tareas relacionadas con la circulación sea externo al administrador de Infraestructuras, pero desempeñe actividades para el administrador de Infraestructuras o bien preste servicios a terceros en instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras (empresas ferroviarias, empresas prestadoras de servicios a las empresas ferroviarias ...), se les facilitará aquella documentación e información necesaria que les afecte del SGS del administrador de Infraestructuras ferroviarias.

Los Corredores Ferroviarios de Mercancías, Atlántico y Mediterráneo, se regirán por la normativa de circulación que regule el tráfico en cada una de las líneas de dichos corredores.

El Reglamento de Circulación Ferroviaria. RCF en vigor, así como el resto de las normas complementarias al mismo, se encuentra disponible en la página web de la AESF www.seguridadferroviaria.es

En el capítulo 7 de esta Declaración sobre la Red se detallan en el apartado 7.3.1 las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio, indicándose los principios generales que se han de tener en cuenta; entre otros se mencionan tanto en las obligaciones del titular de la instalación como en las obligaciones de la E.F.; la necesidad de coordinar tanto por el administrador de infraestructuras ferroviarias como por las empresas ferroviarias los procedimientos de los sistemas de gestión de seguridad, SGS, que van a regir las condiciones de los servicios prestados o recibidos.

Asimismo, el titular de la instalación facilitará a las empresas ferroviarias la relación del personal habilitado, así como los programas formativos que sirvieron de base para otorgar las habilitaciones. También es obligación de la E.F. el habilitar al personal que va a prestar los servicios en una instalación de servicio.

En relación con la Seguridad Ferroviaria, a continuación, se detallan algunos criterios y condiciones que son de aplicación:

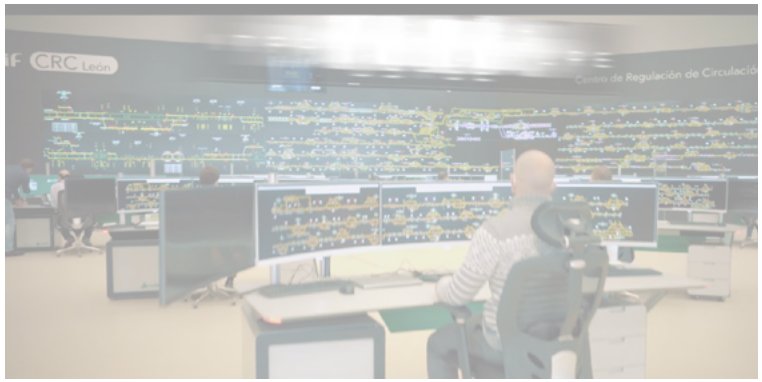
CRITERIOS GENERALES

El material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado para su circulación y el personal que interviene en los procesos de circulación contará con la autorización profesional que corresponda, de acuerdo a la normativa aplicable en cada momento, teniendo en cuenta que las obligaciones y operaciones de estacionamiento, inmovilización del material rodante depositado en la instalación de servicio, la formación del tren, así como su señalización, composición y frenado, y la disposición de la carga en los vagones, serán responsabilidad de la Empresa Ferroviaria (EF) o, en su caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias en el caso de la puesta en circulación de trenes inherentes a su propia actividad.

CONDICIONES OPERATIVAS

La facultad para dirigir la circulación de trenes y maniobras corresponde al Responsable de Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias, pudiendo ser auxiliado en los procesos de circulación por el personal de la EF o del propio administrador de infraestructuras ferroviarias, que disponga de la autorización profesional correspondiente.

Este personal realizará, bajo las órdenes del Responsable de Circulación, determinadas tareas cuando éste se lo ordene, tales como el accionamiento de agujas y de barreras de los pasos a nivel, realización de maniobras y demás tareas complementarias. Para ello, deberán contar con la dotación de útiles de servicio y los medios de comunicación que la reglamentación establezca para garantizar la adecuada transmisión de las órdenes e informaciones en los procesos de circulación.



Será responsabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias el accionamiento de aquellos desvíos de itinerarios que se realizan íntegramente desde el cuadro del enclavamiento que tiene a su cargo. Será responsabilidad del cliente usuario de la instalación de servicio el accionamiento de aquellos desvíos que, accionados manual o eléctricamente, se realizan a pie del mismo.

Para ello, el personal que realice los servicios relacionados con Seguridad en la circulación deberá de adquirir el conocimiento de lo establecido en las Consignas y demás documentación reglamentaria que publique el Administrador de infraestructuras, en relación con las instalaciones de seguridad que vaya a utilizar y con el tipo de operación a realizar en el ámbito operacional de la instalación de servicio y de la dependencia que se trate, estando sujetos a las inspecciones de seguridad e investigación de accidentes que, por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias, se realicen. En cualquier caso, una vez el tren esté formado, corresponde a la EF, bajo su responsabilidad, la puesta en circulación del tren frente al administrador de infraestructuras ferroviarias.

De conformidad con la disposición adicional decimoséptima de la Ley del Sector Ferroviario, se consideran secciones fronterizas las infraestructuras ferroviarias incluidas en la RFIG situadas en las fronteras con Francia y Portugal. Estas secciones, así como las condiciones operativas que las regulan se encuentran descritas en el apartado 2.2.2 capítulo 2. Reglamentariamente se podrán establecer, con objeto de facilitar el tráfico ferroviario transfronterizo, excepciones a la normativa aplicable al resto de la RFIG sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que serán de aplicación en la sección fronteriza para las circulaciones que tengan origen o destino la estación de la RFIG que delimita la sección fronteriza.

IDIOMA

Todas las comunicaciones en materia de Seguridad en la Circulación (órdenes, circulares, comunicaciones y consignas, etc.) en el ámbito de la Red gestionada por el administrador de infraestructuras se efectuarán en castellano, de conformidad con lo indicado en el Artículo 5.6 del Real Decreto 929/2020. En este sentido y de conformidad con lo previsto en las Directivas de la Unión Europea, así como en las Normas de Circulación, en las comunicaciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación, el personal ferroviario que haya de relacionarse con el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá entender perfectamente el castellano y utilizará este idioma con corrección para comunicarse.

EXENCIÓN LINGÜÍSTICA EN SECCIONES FRONTERIZAS

De acuerdo con el Reglamento (UE) 2019/554 de la Comisión de 5 de abril de 2019 que modifica el anexo VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad, y en concreto en relación con el punto 3, apartado a) de dicho Reglamento que contempla el caso de la excepción lingüística en las operaciones ferroviarias tengan lugar en tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad designadas para operaciones transfronterizas, el administrador de infraestructura establece el siguiente procedimiento:

- La empresa ferroviaria podrá solicitar una excepción dirigiéndose a la Dirección de Tráfico del administrador de infraestructuras.
- El administrador de infraestructura concederá una excepción si la empresa ferroviaria demuestra que ha establecido mecanismos suficientes para garantizar la comunicación activa y eficaz entre maquinista y responsable de circulación en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia, empleando los mensajes y el método de comunicación especificados en la ETI "Explotación y gestión del tráfico".
- A fin de garantizar un trato justo y equitativo de los solicitantes, tanto la solicitud por parte de la Empresa Ferroviaria como su evaluación por el administrador de infraestructura, se realizará tomando como referencia la metodología de análisis de riesgos que contempla el Reglamento 402/2013.

Así mismo, el administrador de infraestructura contempla la posibilidad que una o varias empresas ferroviarias en cooperación con uno o varios administradores de infraestructuras ("solicitantes"), puedan ejecutar proyectos piloto para probar medios alternativos que garanticen la comunicación efectiva exigida en este marco entre maquinista y personal de circulación, de acuerdo al procedimiento establecido en el referido Reglamento (UE) 2019/554.

NORMATIVA BÁSICA DE CIRCULACIÓN

De conformidad con el Artículo 5 del R.D. 929/2020, a la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General será de aplicación el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, las normas que en materia de seguridad apruebe el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como las disposiciones de desarrollo del Reglamento de Circulación Ferroviaria previstas en el mismo.

Para disponer de esta información actualizada consultar la web de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF): https://www.seguridadferroviaria.es/.

NORMATIVA COMPLEMENTARIA AL RCF

Con el fin de determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria, la AESF, los AI y las EF, podrán elaborar documentación reglamentaria que de forma complementaria al RCF, permita:

- Fijar criterios que faciliten su aplicación.
- Adaptar su aplicación a casos concretos.
- Identificar y reducir los riesgos, minimizando sus consecuencias.

En base a estos criterios, la documentación reglamentaria básica, complementaria al Reglamento de Circulación Ferroviaria, elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, estará compuesta, principalmente, por los documentos siguientes:

- Consignas.
- Avisos.
- Horarios de los trenes.

La documentación reglamentaria de circulación, actualizada en cada momento, que publica el administrador de infraestructuras ferroviarias se encuentra disponible a través de la aplicación informática **RGD (Registro General de Documentos Reglamentarios).**

Se deberá tener en cuenta, como documentación de referencia, el resto de normativa legal o reglamentaria que sea de aplicación.

La normativa nacional y europea de aplicación en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias se debe consultar en la web oficial de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF):

- Normativa nacional: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria.
- Normativa europea: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad.

6.3. Medidas Operativas

6.3.1. PRINCIPIOS

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

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

En los Planes de Contingencia de las EE.FE., y en concreto en el Anejo 1, se identifican las personas o entes autorizados capaces de tomar rápidamente decisiones operativas, en particular con respecto a las operaciones y las interrupciones de tráfico.

6.3.2. REGLAMENTO DE FUNCIONAMIENTO

CRITERIOS PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO

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

- Preferencia de los trenes con reserva de capacidad (surcos regulares y ocasionales) frente a los trenes que no tengan reserva de capacidad (surcos inmediatos).
- Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos a la malla (contaminación de la malla).
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, como establece el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

6.3.3. PERTURBACIONES DEL TRÁFICO

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

De acuerdo con el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Art. 6.1 y 6.2 del Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el RD 929/2020, de 27 de octubre, cuando se produzca una perturbación en el tráfico ferroviario debida a un fallo técnico, un accidente o cualquier otra incidencia, el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá adoptar todas las medidas oportunas para restablecer el servicio. Las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras los recursos que este reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida. Por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las EEFF que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario, la correspondiente contraprestación, que se calculará conforme a lo establecido en la correspondiente Orden del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, salvo que exista acuerdo previo entre las partes afectadas. En su desarrollo, esta Orden Ministerial deberá ser informada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

La entidad pública empresarial administrador de infraestructuras, dispone de un **"Plan de Contingencias"** que cuenta con la aprobación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Plan de Contingencias es el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, cuya finalidad es la de permitir el funcionamiento de ésta, aun cuando alguna de sus funciones o instalaciones deje de hacerlo por culpa de algún incidente tanto interno como ajeno a la organización, y cuya misión es crear un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario, desde los planos preventivo, predictivo y correctivo. Contiene, entre otros, el marco general de actuación, los criterios de la prioridad en la regulación del tráfico en caso de contingencias, las actuaciones recomendadas, los planes de aviso a los órganos del administrador de infraestructuras y los organismos de las Administraciones Públicas, los mapas de riesgo, junto a otros planes y protocolos que complementan y desarrollan a dicho Plan de Contingencias.

Los criterios de Prioridad en la Regulación del Tráfico en supuestos de Contingencias aparecen recogidos en el anexo I del "Plan de Contingencias del administrador de infraestructuras" y se basan en los siguientes principios:

- **Principio de trato no discriminatorio:** Para evitar el trato no discriminatorio por razón de pertenencia a una EF, la definición de los criterios de prioridad se realiza en función de las circunstancias que hacen que un tren ocupe una posición preferente, en cada supuesto de hecho, desligado del titular de la licencia. Posición preferente que puede ocupar indistintamente cada una de las EE.FF. en cada una de las contingencias.
- **Principio de Jerarquía:** El CGRH24 como superior jerárquico de los PM podrá alterar en cualquier momento dicho orden, motivadamente y por causas debidamente justificadas.
- **Principio de publicidad:** Estos criterios se darán a conocer a los intervinientes del proceso de la regulación de los trenes (EE.FF., otros candidatos, etc.). Asimismo, cuando no se sigan por alguna circunstancia dichos criterios se dará a conocer a través de la confección de la ficha de incidencias.
- **Principio de objetividad:** La toma de decisiones estará basada en datos objetivos y que obren en poder del CGRH24 y los PM en el momento de la decisión.
- **Principio de regulación:** El objetivo de la regulación del tráfico es lograr que todos los trenes lleguen a su destino a la hora fijada en el plan de transporte, o dentro del margen de puntualidad establecido. Para ello se tendrá en cuenta el margen real de regularidad disponible de cada tren en circulación.
- **Principio de proporcionalidad:** Se ponderarán las decisiones con arreglo a las situaciones en las que se toma y las consecuencias que tienen para las EE.FF., evitando fuertes daños a unas por evitar un perjuicio menor a otra.

De la misma manera que en su Anexo III del "Plan de Contingencias del administrador de infraestructuras", aparecen recogidos los responsables y teléfonos por periodo temporal de cada una de las EE.FF. y del Administrador de Infraestructuras con quien contactar en caso de contingencia en el desarrollo de la circulación ferroviaria.

Las EE.FF. están obligadas para completar su Certificado de Seguridad, de acuerdo con lo exigido en el artículo 13.3.I, del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, a establecer un Plan de Contingencias acordado con el administrador de infraestructuras ferroviarias. Para más información sobre este asunto, consultar el Directorio, apartado 1.6.

En virtud del punto 7 del Anexo VII de la Decisión Delegada 2017/2075, En el caso de los trenes que crucen de una red a otra cuya llegada vaya a producirse con un retraso previsible de no más de diez horas, y, desde el 14 de diciembre de 2019, de dieciocho horas, el administrador de infraestructuras de la otra red no considerará cancelado el surco ferroviario ni pedirá que se solicite otro surco ferroviario, incluso si decide asignar un surco ferroviario diferente, a menos que el candidato comunique al administrador de infraestructuras que el tren no cruzará a la otra red.

En caso de urgencia, y cuando sea absolutamente necesario, debido a una inutilización temporal de la infraestructura, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá, sin previo aviso, suprimir, desviar o modificar los surcos durante el tiempo necesario hasta restablecer la normalidad del sistema y realizar con carácter urgente las reparaciones oportunas, e informar lo antes posible a las EE.FF. y a los Candidatos a los efectos que considere oportunos. En tal caso, ni los Candidatos ni las EE.FF. tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna, de acuerdo con el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

De conformidad con el Art. 37 LSF y el Art. 6 R.D. 929/2020 las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que aquél estime apropiados y a prestarle la colaboración que les sea requerida. En todo caso, tanto el administrador de infraestructuras ferroviarias como las EE.FF. actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio y la atención a los clientes de la manera más eficaz posible.

6.4. Aplicaciones Informáticas

ÁMBITO RFIG

DAVINCI

Sistema de control y gestión del tráfico ferroviario en líneas de alta velocidad. El sistema DaVinci constituye una plataforma de operación y explotación ferroviaria que permite la integración de los diferentes sistemas que son necesarios para la gestión ferroviaria. Desde un punto de vista funcional, este sistema integra entre otros los subsistemas de telemando (señalización, enclavamientos, energía, ERTMS, detectores, comunicaciones), la planificación de la explotación, seguimiento de la circulación en tiempo real, enrutamiento automático de trenes, ayuda a la regulación del tráfico, estadísticas, energía; que comparten e intercambian información y pueden ser controlados desde un Puesto de Mando/ Centro de Regulación y Control (CRC).

GTRENES

Aplicación para la gestión de trenes en cuanto a sus composiciones y características, así como a las alteraciones que sufran en su recorrido según el plan de transportes en periodos inferiores a un día. Está disponible para todas las EE.FF., telemáticamente, mediante protocolos de conexión segura.

SITRA

Sistema Integrado de Tráfico. Sistema que permite, entre otras funciones, la determinación de los puntos de cruce y adelantamiento de trenes en los procesos de regulación y gestión de tráfico de todos los puestos de mando. Asimismo, informa de la situación y el posible retraso que puedan registrar los trenes en circulación en cada momento, posibilitando la información a los viajeros.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_V.1 (ED 10/12/2024)

AGER

Aplicación para el seguimiento del paso por estaciones y composiciones, aquí se vuelca la información grabada por los operadores en GTRENES.

RGD

Aplicación informática para la gestión y distribución de la documentación reglamentaria complementaria al Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) que publica el administrador de infraestructuras. Funciona, además, como repositorio de los citados documentos, gestor de comunicaciones de publicación de los mismos y sus correspondientes acuses de recibo dirigido a las EE.FF.

ÁMBITO RNE

CHARGING INFORMATION SYSTEM (CIS)

CIS es una aplicación para ofrecer información sobre los cánones de la infraestructura ferroviaria destinada a solicitantes de capacidad, proporcionado por los administradores de infraestructura y los organismos adjudicadores. Esta aplicación web proporciona información sobre los cánones relacionados con el uso de infraestructuras ferroviarias europeas de un modo rápido, y estima el precio de surcos internacionales.

El acceso a CIS es gratuito sin necesidad de registrarse. Se puede encontrar más información en http://cis.rne.eu, o puede solicitarse a través de RNE CIS Support:

support.cis@rne.eu.

TRAIN INFORMATION SYSTEM (TIS)

TIS es una aplicación web que respalda la gestión del tráfico internacional proporcionando información en tiempo real de los trenes internacionales. Los datos de relevancia son obtenidos directamente de los sistemas del administrador de infraestructura. Los administradores de infraestructuras envían los datos a TIS, donde toda la información procedente de los administradores de infraestructuras se combina para un recorrido de un tren desde la salida u origen hasta el destino final. De este modo, un tren puede ser monitorizado de principio a fin a través de las fronteras.

Las empresas ferroviarias y operadores de instalaciones de servicios también pueden tener acceso al TIS mediante la firma del Acuerdo de Usuario del TIS con RNE. Al firmar este Acuerdo, el Usuario de TIS acepta que RNE comparta información de trenes con los Usuarios de TIS que cooperan. El Usuario de TIS tendrá acceso a los datos relativos a sus propios trenes y a los trenes de otros Usuarios de TIS si cooperan en la misma circulación de trenes (es decir, el intercambio de datos por defecto).

El acceso a TIS es gratuito. Puede solicitarse una cuenta de usuario a través de RNE TIS Support:

support.tis@rne.eu.

Se puede encontrar más información en http://tis.rne.eu.

INTERNATIONAL CONTINGENCY MANAGEMENT (ICM)

ICM es una aplicación web que versa sobre la gestión internacional de contingencias, actualmente no es aplicable en el ámbito de la Red gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

7 INSTALACIONES DE SERVICIO

7.1. Introducción

7.2. Consideraciones generales sobre las Instalaciones de Servicio

7.3. Instalaciones de Servicio

ÍNDICE

7.3.1. DISPOSICIONES COMUNES 210
7.3.2. ESTACIONES DE VIAJEROS 224
7.3.3. TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS 281
7.3.4. INSTALACIONES DE FORMACIÓN DE TRENES INCLUIDAS INSTALACIONES PARA MANIOBRAS 281
7.3.5. VÍAS DE APARTADO 281
7.3.6. INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE 285
7.3.7. OTRAS INSTALACIONES TÉCNICAS (INSTALACIONES PARA MANTENIMIENTO, LIMPIEZA, Y LAVADO, ETC.) 285
7.3.8. INSTALACIONES PORTUARIAS Y MARÍTIMAS 286
7.3.9. INSTALACIONES DE SOCORRO 286
7.3.10. INSTALACIONES DE APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE 287
7.3.11. OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS CONECTADAS A LA RFIG (PUERTOS Y CARGADEROS) 287
7.3.12. INSTALACIONES PARA CAMBIO DE ANCHO Y EJES 289
7.3.13. TERMINALES DE CARGA INTERMODAL 291
7.3.14. TERMINALES DE CARGA DE MERCANCÍA GENERAL (PUNTOS DE CARGA) 291
7.3.15. MODELOS PARA LA SOLICITUD DE LOS SERVICIOS Y ANEXOS 291

7.1. Introducción

Son instalaciones de servicio, a efectos de lo dispuesto en el Art. 42.1 de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, las siguientes:

- Las estaciones de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, incluidos los paneles de información sobre viajes y un emplazamiento adecuado para la venta de billetes.
- Las terminales de carga.
- Las estaciones de clasificación y las instalaciones de formación de trenes, incluidas las instalaciones para maniobras.
- Las vías de apartado, incluyendo las vías ubicadas en estaciones de viajeros cuando se utilicen para tal fin.
- Las instalaciones de mantenimiento, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas.
- Otras instalaciones técnicas, incluidas las instalaciones de lavado y limpieza.
- Instalaciones portuarias, marítimas y fluviales vinculadas a actividades ferroviarias.
- Instalaciones de socorro.
- Instalaciones de aprovisionamiento de combustible y suministro de combustible en dichas instalaciones.
- Cambiadores de ejes.

El 23 de noviembre de 2017 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

Dicho Reglamento establece normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para el acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios que se prestan en las mismas, los cuales se encuentran recogidos en los puntos 2, 3 y 4 del anexo II de la Directiva 2012/34/UE, así como los procedimientos básicos sobre tramitación y coordinación de solicitudes y los requisitos en materia de publicación de la información.

De conformidad con el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177, los explotadores de instalaciones de servicio elaborarán una descripción de las instalaciones de servicio y de los servicios de que sean responsables, que deberá incluir la información que se cita en dicho artículo.

Los explotadores de las instalaciones de servicio publicarán, de forma gratuita, la descripción de las instalaciones de servicio en sus páginas Web, comunicando el link correspondiente al administrador de infraestructuras ferroviarias para su publicación en la Declaración sobre la Red.

La CNMC, mediante Resolución STP/DTPS/118/18, de 23 de enero de 2019 publico los principios decisorios comunes para la aplicación de los criterios contemplados en el apartado 2 del Artículo 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177.

El acceso a las instalaciones de servicio y a la prestación de servicios también se encuentra regulado por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias y los restantes explotadores de las instalaciones de servicio facilitarán, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias y a los demás candidatos el acceso, incluido el acceso por vía férrea, a dichas instalaciones y a los servicios que se prestan en ellas.

El incremento de servicios que se ha producido en la red ferroviaria española tras la liberalización del transporte de viajeros ha llevado aparejado un enorme incremento del volumen de viajeros transportados, principalmente en los tres corredores de acuerdo marco. La previsión de este progresivo aumento de servicios ha ido desencadenando las declaraciones de congestión de determinadas instalaciones de servicio. Sin embargo, dichas declaraciones de congestión tienen su principal efecto en el procedimiento de adjudicación de capacidad de vía y no en la gestión de flujos de viajeros en las terminales y andenes.

Consecuentemente, y en uso de sus competencias previstas en el Art 23. 2 apartados p) y q) del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el Art 23. 2 apartados p) y q) del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, el Presidente de las Entidades Públicas Empresariales ADIF Y ADIF-Alta Velocidad, ha aprobado la siguiente instrucción:

1. Conforme a lo establecido en el artículo 7, apartado 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, durante el proceso de confección del horario de servicio, el gestor de capacidad deberá cooperar con el gestor de la instalación de servicio y con el resto de las áreas responsables para verificar si existe capacidad suficiente en las instalaciones de servicio afectadas, que permita la prestación de los servicios en las estaciones con total seguridad para sus usuarios, así como con los niveles de calidad establecidos. A estos efectos, se recabará de dichas áreas los informes pertinentes, que quedarán incorporados en el expediente de adjudicación de capacidad.
2. Si como resultado de dicha comprobación resultase necesario, se limitarán o denegarán nuevas solicitudes de capacidad con el objetivo de mantener en todo momento un funcionamiento seguro, adecuado y eficiente de las instalaciones en las estaciones de viajeros, tal y como queda establecido en la Declaración sobre la Red.

El acceso a las instalaciones de servicio conllevará la pertinente solicitud de capacidad al explotador, que la asignará con arreglo a criterios transparentes y no discriminatorios. Para cada instalación de servicio solicitada y previamente al inicio de su utilización, el candidato deberá dar su conformidad a las condiciones de uso de la instalación, con objeto de preservar la explotación ordenada, eficiente y segura de las instalaciones.

Las solicitudes de las empresas ferroviarias y de los demás candidatos para acceder a las instalaciones de servicio y a los servicios prestados en ellas, deberán ser respondidas por los explotadores en el plazo máximo de 1 mes a contar desde el día hábil siguiente a la recepción de la solicitud por el explotador. La solicitud formulada debe ser completa y contener toda la documentación requerida por el explotador en el documento descriptivo de la instalación.

El plazo anterior resultará de aplicación para las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio para la prestación de todos los servicios (básicos, complementarios y auxiliares).

En el caso de solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio vinculadas con un surco en la infraestructura ferroviaria "ad hoc", el plazo máximo de respuesta será de 5 días laborables desde su recepción.

Solo podrán ser denegadas las solicitudes si existen alternativas viables que permitan a las empresas ferroviarias explotar los servicios de transporte de viajeros o mercancías en los mismos itinerarios o en itinerarios alternativos en condiciones económicamente aceptables. No obstante, ello no implicará la obligación para el responsable de la instalación de servicio de hacer las inversiones en recursos o equipos que fueran precisas para atender a todas las solicitudes que se formulen.

7.2. Consideraciones Generales sobre las Instalaciones de Servicio

Las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio conectadas a la red del administrador de infraestructuras se especifican en la **Relación de Instalaciones de Servicio**, disponibles en la web del administrador de infraestructuras como anexo a esta DR. En él se encuentran recogidas todas las instalaciones de servicio tanto las del administrador de infraestructuras ferroviarias como las de otros explotadores, agrupándose conforme los siguientes tipos de instalaciones:

- Estaciones de viajeros (los requisitos generales y condiciones de acceso se indican en el apartado 7.3.2.5 y el procedimiento en el apartado 7.3.2.6).
- Estaciones de viajeros (cercanías y ancho métrico - RAM)
- Terminales de Transporte de Mercancías (los requisitos generales y condiciones de acceso se indican en la aplicación PISERVI).
- Instalaciones portuarias, marítimas y fluviales conectadas con actividades ferroviarias
- Instalaciones de mantenimiento.
- Instalaciones de uso privado conectadas con RFIG
- Cambiadores de ancho y de ejes.

Para facilitar el acceso a la información de las características técnicas de las instalaciones de servicio, el administrador de infraestructuras ha desarrollado una aplicación informática denominada PISERVI, Portal de Instalaciones de Servicio, disponible en la web del administrador de infraestructuras como anexo a esta DR.

PISERVI permite acceder a la información de las instalaciones de servicio: terminales de carga, estaciones de viajeros, instalaciones de mantenimiento, cargaderos privados, cambiadores de ejes, etc., mediante búsquedas selectivas a partir de criterios como: ubicación geográfica, tipo de instalación, tipo de servicio, etc., lo que facilita la planificación de los servicios ferroviarios por parte de las empresas ferroviarias y otros operadores logísticos.

Asimismo, cuenta con un mapa interactivo de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) con capacidad de combinar diferentes criterios de búsqueda. En este caso las instalaciones resultado de las búsquedas se representarán sobre el visor de mapas y se podrá seleccionar y visualizar su Ficha Descriptiva.

Acceso a PISERVI

Los requisitos generales y condiciones de acceso a las Estaciones de Viajeros se indican en el apartado 7.3.2.5 y el procedimiento en el apartado 7.3.2.6.

El catálogo de la Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio correspondiente a las vías que el administrador de infraestructuras ferroviarias pone a disposición de las EE.FF. agrupa las instalaciones de acuerdo a su funcionalidad, describe sus características, detallándose, entre otros datos, el código de la estación y, en el caso de estaciones de transporte de viajeros, la categoría en la que se encuentra clasificada. Este catálogo se encuentra disponible como anexo a esta DR y se actualiza periódicamente en la aplicación SYACIS.

En el Catálogo las instalaciones se agrupan en:

- Todas las Estaciones de Viajeros con las funcionalidades de vía ofertadas.
- Instalaciones con Vías de Apartado.
- Instalaciones con Vías de Maniobras.
- Instalaciones con Vías de Mantenimiento/Lavado.
- Instalaciones con Vías de Suministro de Combustible.
- Estaciones de Viajeros con Vías con andén para operaciones tipo A/B.

7.3. Instalaciones de Servicio

El acceso a los servicios que se prestan en las instalaciones de servicio gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, a las empresas ferroviarias y otros candidatos, se fundamenta en los siguientes principios:

1. **Trato no discriminatorio:** Para que las EE.FF. y Candidatos accedan a los distintos servicios en igualdad de condiciones.
2. **Transparencia:** Publicando los Servicios, ofreciendo todas las posibilidades de servicios en las instalaciones de servicio y especificando sus condiciones de prestación y precios.
3. **Flexibilidad:** Adaptación a nuevos escenarios de explotación: variación de la demanda, del número de operadores, nuevas tecnologías, nuevos servicios, etc.
4. **Sostenibilidad:** Económica, Social y Medioambiental.

El administrador de infraestructuras puede prestar sus servicios en las instalaciones de servicio ubicadas en:

- Estaciones de viajeros.
- Terminales de carga.
- Ámbito general de la RFIG.

En este capítulo se incluyen los servicios prestados en las instalaciones de servicio gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, especificando la descripción de las prestaciones, las restricciones que, en su caso, sean de aplicación, el procedimiento para la solicitud y adjudicación de los servicios, los precios de aplicación por su prestación, los principios generales y las condiciones que regulan el proceso de operación.

A continuación, se enumeran y describen los servicios ferroviarios conexos que se prestan en las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, definidas en el Art. 42 de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario (LSF) que se estructuran, según su tipología, en: Servicios Básicos, Servicios Complementarios y Servicios Auxiliares.

SERVICIOS BÁSICOS

Son básicos los servicios que se prestan en cualquiera de las instalaciones de servicio que se relacionan en el Artículo 42 de la LSF.

Su prestación no es obligatoria, siendo las disposiciones aplicables únicamente cuando el servicio sea ofrecido por el explotador.

Los Servicios Básicos que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria o candidato que los solicite

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Son Complementarios los servicios que se prestan en las instalaciones de servicio, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 44 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

Estos servicios se prestan en el ámbito general de la RFIG y se definen en el capítulo 5 de esta Declaración sobre la Red.

SERVICIOS AUXILIARES

Son Servicios Auxiliares los que las EE.FF. pueden solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otros prestadores. El explotador de la instalación de servicio no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

Los servicios Auxiliares se prestan en las instalaciones de servicio, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 44 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario. La prestación de estos servicios se efectuará en régimen de Derecho privado.

7.3.1. DISPOSICIONES COMUNES

ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

La adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio es la asignación, por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias, de capacidad sobre una instalación de servicio.

La solicitud de acceso a los servicios que se prestan en las estaciones de viajeros se realizará conforme al procedimiento que se incluye en el apartado 7.3.2.6. Los requisitos generales y condiciones de acceso se incluyen en el apartado 7.3.2.5.

La solicitud de capacidad en las instalaciones de servicio y vías, se realizará mediante la aplicación SYACIS, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios. A tal fin, existe un proceso reglado, de aplicación en el ámbito de las instalaciones de servicio gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias que se encuentren en las estaciones de transporte de viajeros, en las terminales de transporte de mercancías y en cualquier otra instalación que se determine por los administradores de infraestructuras fuera de los ámbitos especificados anteriormente.

Las empresas ferroviarias y candidatos, titulares de material rodante, agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte, realizarán sus solicitudes y, una vez adjudicada, tendrán derecho a la utilización de la misma en las condiciones indicadas en las fichas descriptivas de las instalaciones de servicio.

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

La adjudicación y utilización de las instalaciones de servicio está sujeta a la liquidación de los cánones contemplados en el Reglamento de determinación de cánones ferroviarios publicados en el Boletín Oficial del Estado, vigentes en cada momento.

TIPO DE INSTALACIÓN	CANON	CLIENTES
Estaciones de viajeros.	A	Empresas ferroviarias.
Vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, lavado y limpieza, de suministro de combustible.	B1	Empresas ferroviarias, titulares de material rodante ferroviario, los agentes de transporte, los cargadores, los operadores de transporte combinado, así como otros prestadores de servicio.
Vías de estaciones de viajeros utilizadas como vías de apartado.	B2	Empresas ferroviarias.
Vías para la realización de determinadas operaciones, limpieza mínima, carga y descarga de servicios abordo, etc.	B3	Empresas ferroviarias.
Vías de carga y descarga de mercancías.	C	Empresas ferroviarias, titulares de material rodante ferroviario, los agentes de transporte, los cargadores, los operadores de transporte combinado, así como otros prestadores de servicio.

La relación de vías ofertadas en las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias se publican en el Catálogo de Oferta de Capacidad en las Instalaciones de Servicio, disponible en la web del administrador de infraestructuras como anexo a esta DR. Los usuarios autorizados también podrán acceder a esta información a través de la aplicación **SYACIS**.

En el catálogo y en la aplicación **SYACIS** se especifican la tipología de las instalaciones de servicio, sus características y equipamiento.

Excepcionalmente podrá solicitarse capacidad de uso de instalaciones no recogidas en el citado catálogo, no estando obligado el Gestor de la Instalación de Servicio, **GIS**, a su asignación. El GIS está facultado para ajustar la capacidad de una instalación al objeto de realizar operaciones de mantenimiento programado, reposición o ampliación de los activos vinculados a la misma.

Cualquier modificación en estas instalaciones será, incluida en la aplicación SYACIS y publicada en las correspondientes actualizaciones de la Declaración sobre la Red.

A. TIPOS DE SOLICITUDES

Las solicitudes de asignación de capacidad, que se cursarán a través de la aplicación SYACIS, se sustentarán en una necesidad del cliente y en la viabilidad técnica de la instalación. Estas solicitudes podrán estar vinculadas a trenes de su Plan de Transporte, o no vinculadas cuando no pueda definir una relación específica de trenes de su Plan de Transporte, pero conozca la necesidad de utilización de la instalación de servicio de manera regular.

Los administradores de infraestructuras de las instalaciones de servicio y los Candidatos podrán celebrar acuerdos de larga duración (más de 4 años) con el objeto de reservar capacidad en una instalación de servicio, siempre que se deriven de un acuerdo marco, celebrado al amparo del Art. 38.3 de la LSF, sobre reserva de capacidad en la infraestructura lineal (surco). Dichos acuerdos tendrán las mismas características que el acuerdo marco sobre reserva de capacidad en la infraestructura lineal que lo origina y que se recogen en los Arts. 38.4 y 38.5 de la LSF.

Al solicitar capacidad, los clientes pueden optar por los siguientes tipos:

CON RESERVA DE CAPACIDAD

1. Para Periodos de Uso Continuado

Reserva de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande, durante las 24 horas del día, un uso igual o superior a 30 días naturales y hasta un máximo de 4 años.

2. Para Periodos de Uso Puntual

Reserva de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande un uso por horas o día completo (desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas), de la instalación, por un periodo entre dos fechas, para días sucesivos, discontinuos o cadenciados.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren.

SIN RESERVA DE CAPACIDAD

Para periodos de uso Puntual

Solicitud de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande un uso puntual, bien sea por día completo de la instalación desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas, o bien por horas.

Excepcionalmente, el cliente podrá demandar un uso puntual inmediato por horas, sin posibilidad de conocer con precisión la instalación de servicio (vía concreta) ni el tiempo de utilización.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren sin marcha determinada.

B. CALENDARIO DE ASIGNACIÓN

Las solicitudes formuladas al Gestor de Instalación de Servicio (GIS), a través de la aplicación SYACIS, deberán ser presentadas en los siguientes plazos:

PARA SOLICITUDES TIPO A: CON RESERVA DE CAPACIDAD

El GIS pondrá a disposición de los clientes, cada 2 meses, la oferta de instalaciones de servicio disponibles para que se puedan realizar este tipo de solicitudes.

Para dar respuesta a aquellas solicitudes presentadas fuera de plazo de recepción y que sean consecuencia de una alteración sustancial de los esquemas de explotación del cliente, el GIS evaluará el alcance de sus necesidades, comunicándole en tiempo oportuno una asignación provisional de capacidad que, en todo caso, deberá volver a solicitar en el siguiente periodo de asignación.

PARA SOLICITUDES TIPO B: SIN RESERVA DE CAPACIDAD

Estas solicitudes deben realizarse con una antelación mínima de siete días naturales.

Por razones excepcionales y justificadas los clientes podrán solicitar capacidad para una instalación de servicio con menos de siete días naturales de antelación. Dicho tipo de solicitudes únicamente se podrán presentar de lunes a viernes, antes de las 12 horas del día anterior a la salida del tren, debiendo identificar en la misma el tren al que se encuentra vinculada dicha solicitud. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día.

En el caso de suministro de combustible en puntos fijos y móviles, la asignación de capacidad está implícita en la prestación del servicio de suministro y no requiere de solicitud de adjudicación de capacidad.

A continuación, se detalla el calendario para la asignación de capacidad del año 2025.

CALENDARIO

2025

ENERO

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRERO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28		

MARZO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

ABRIL

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

MAYO

L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

JUNIO

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

JULIO

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

AGOSTO

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
3	4	5	6	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

SEPTIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

OCTUBRE

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

NOVIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

DICIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Recepción de solicitudes | Asignación provisional | Alegaciones | Comunicación de capacidad | Actualización de capacidad

C. FASES DEL PROCESO

El GIS analizará las solicitudes de los clientes, optimizando los tiempos de respuesta y la capacidad de la instalación.

El proceso de asignación de capacidades se subdivide en las siguientes fases:

FASE DE SOLICITUD Y ESTUDIO DE CAPACIDAD

El cliente realizará las solicitudes de capacidad a través de la aplicación SYACIS, mediante las autorizaciones otorgadas al efecto. Excepcionalmente, en aquellos casos en que no se disponga de conexión informática, se podrán remitir las solicitudes por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro.

La formalización de una solicitud de capacidad supone la aceptación de las condiciones de las instalaciones de servicio.

Las solicitudes recibidas se registran por fecha y hora de entrada. Si la solicitud no contuviera toda la información requerida de conformidad con la descripción de la instalación de servicio y necesaria para adoptar una decisión, el explotador de la instalación de servicio considerada informará de ello al candidato y fijará un plazo razonable para su presentación. Si no se presentara dentro de ese plazo, la solicitud podrá ser rechazada.

Con carácter previo a la solicitud oficial, el cliente podrá realizar consultas al GIS sobre capacidad disponible mediante medios telemáticos.

Por parte del GIS se realizará el estudio de las solicitudes recibidas y se procederá a la adjudicación conforme a los siguientes criterios:

a) Si hubiere capacidad disponible para todos los candidatos, se les adjudicará.

b) Si existiera coincidencia de solicitudes de capacidad en un mismo periodo de uso y para una misma instalación de servicio, la adjudicación se atenderá buscando el máximo aprovechamiento de la instalación y sus características técnicas, teniendo en cuenta, por orden descendente de prioridad, los siguientes Criterios de asignación:

1. **Tipología del servicio de transporte:** El uso diferenciado de las instalaciones conforme a los distintos tipos de servicios de transporte, ya sean de viajeros de larga distancia, viajeros de cercanías y media distancia o mercancías.

2. **Tipología de instalación existente en la terminal de cargas:** Tendrán prioridad en la asignación de capacidad, por este orden, aquellas solicitudes referidas a trenes que precisen de la instalación de servicio para su tratamiento en:

   - Terminales de carga intermodal de la propia Terminal de transporte de mercancías.
   - Terminal de carga de mercancías general (punto de carga) de la propia Terminal de transporte de mercancías.
   - Terminales portuarias pertenecientes a aquellos puertos con Convenio de conexión en el que esté recogida la Terminal de transporte de mercancías.
   - Otras instalaciones.

3. **Duración del uso:** Se dará prioridad a las solicitudes que favorezcan el uso continuado de las instalaciones de servicio:

   Las solicitudes de tipo A1 sobre las A2 y, dentro de las A1, las de mayor periodo de uso.

   Para las A2, aquellas de mayor aprovechamiento del periodo solicitado entre dos fechas, teniendo en cuenta la relación entre el número de días solicitados y el total de días que comprende el periodo.

4. **Funcionalidad:** La compatibilidad del uso solicitado con la funcionalidad de la instalación (formación y maniobras, apartado, mantenimiento, ...) y su equipamiento.

5. **Orden de solicitud:** En caso de igualdad en los criterios anteriores se asignará conforme al orden de entrada de la petición.

FASE DE COORDINACIÓN Y PROPUESTA DE ASIGNACIÓN PROVISIONAL

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

Cuando no se sea posible atender inicialmente las solicitudes, el GIS ofrecerá alternativas sobre la capacidad disponible, para buscar una solución coordinada con el cliente para resolver los conflictos que puedan surgir entre las solicitudes y asignaciones de capacidad, siempre y cuando sea técnicamente viable.

Finalizado el proceso de coordinación, el GIS comunicará la propuesta de asignación provisional de capacidad a los clientes, y éstos deberán aceptar o rehusar en el plazo estipulado mediante la aplicación SYACIS. Pasado el plazo establecido sin recibir la aceptación por parte del cliente de la propuesta provisional de capacidad, el GIS podrá disponer libremente de la misma.

Para ampliar información ver el Anexo J Procedimientos de Resolución de Conflictos.

FASE DE ALEGACIONES

Durante esta fase los clientes podrán realizar alegaciones a la propuesta de asignación provisional de capacidad que haya comunicado el GIS. Aquellas solicitudes que no haya sido posible atender, una vez analizadas las alegaciones, serán comunicadas motivadamente.

Para ampliar información ver el Anexo J Procedimientos de Resolución de Conflictos.

FASE DE COMUNICACIÓN DE ASIGNACIÓN DEFINITIVA DE CAPACIDAD

Finalmente, el GIS comunicará la asignación definitiva de capacidad, a través de la aplicación SYACIS. El GIS publicará la capacidad aceptada, lo que no supondrá en ningún caso la vulneración del principio de confidencialidad.

D. MEDIDAS ESPECIALES EN CASO DE PERTURBACIONES DEL TRÁFICO FERROVIARIO

Si durante el proceso de transporte fuese necesario segregar o apartar material, por motivos de incidencias sobrevenidas, para evitar afecciones al tráfico ferroviario, el área de tráfico del administrador de infraestructuras ferroviarias podrá asignar capacidad de forma excepcional, estando obligado el cliente a regularizar esta adjudicación, en la aplicación SYACIS, a la mayor brevedad posible.

E. SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL USO REAL DE LA CAPACIDAD ASIGNADA

Los clientes tienen la obligación de utilizar la capacidad asignada en las instalaciones de servicio de acuerdo con las condiciones de uso aceptadas y haciendo un aprovechamiento óptimo de las mismas.

El no uso injustificado, o la falta de uso sistemático, imputable al cliente, de una instalación de servicio, que suponga un quebranto importante para su aprovechamiento eficaz, podrá ser causa de una modificación o supresión de la capacidad asignada por parte del GIS.

El GIS podrá realizar los análisis de nivel de utilización y aprovechamiento de las instalaciones de servicio que considere oportunos, con la información aportada por los clientes, o con la que disponga el GIS.

F. CANCELACIÓN DE LA ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD

Los clientes podrán solicitar la cancelación de la capacidad asignada en las instalaciones de servicio sujetas a los cánones modalidad D y E. Las solicitudes de cancelación se presentarán por medios telemáticos al GIS. Una vez analizada la solicitud, el administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará al cliente solicitante la resolución adoptada.

Para instalaciones con reserva de capacidad para un periodo de uso continuado, o bien para un periodo puntual por horas o días completos, las cancelaciones deberán realizarse con una antelación mínima de 30 días naturales y:

- Si no se ha utilizado el 50% del periodo adjudicado deberán abonar un importe mínimo equivalente al 50% del importe total del canon.
- Si se ha utilizado más del 50% del periodo adjudicado no tendrán penalización alguna.

Para aquellas instalaciones sin capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso puntual por un día completo o por horas:

- Las cancelaciones realizadas con una antelación mayor de 24 horas al uso de la instalación no tendrán penalización alguna.
- Las cancelaciones realizadas con una antelación inferior a 24 horas al uso de la instalación abonarán el cien por cien del canon.

G. MANTENIMIENTO Y CAUSAS EXCEPCIONALES

Cuando se precise realizar trabajos de mantenimiento en las instalaciones de servicio, el GIS podrá modificar de manera temporal la capacidad asignada, previa comunicación con 30 días de antelación a los clientes afectados.

Cuando por causas excepcionales y debidamente justificadas, alguna instalación de servicio haya quedado temporalmente inutilizable, el GIS se reserva el derecho a la modificación parcial o a la cancelación de la capacidad asignada, que será comunicada al cliente junto con las alternativas que pudiera ofertar, derivadas de esta circunstancia. Los clientes afectados no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.

CONDICIONES DE USO DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

La adjudicación y utilización de las instalaciones de servicio está sujeta a la liquidación de los cánones contemplados en el Art. 98 de la LSF, dónde se determina la estructura de las Tasas y Cánones Ferroviarios. y cuyas cuantías correspondientes a cada componente se determinarán en el Reglamento para la determinación de los cánones ferroviarios de ADIF-Alta Velocidad y se publicarán en la Declaración sobre la Red.

El canon no incluye el servicio de suministro de energía eléctrica, de agua, de gasóleo, de teléfono o de cualquier otro suministro o servicio, que se facturarán aparte, en función de los datos que facilite o preste el titular.

En los casos en que, por causas ajenas al cliente, no se encuentre la instalación operativa para su uso en los términos establecidos en este documento, no se devengará el canon.

OBLIGACIONES DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Son obligaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias, en relación al uso y funcionalidad de las instalaciones de servicio, las siguientes:

a. Asegurar el acceso a la instalación cuando exista capacidad disponible.
b. Responder a los clientes sus solicitudes de capacidad en los plazos previstos en el proceso reglado de asignación.
c. Asegurar la operatividad de la instalación de servicio durante el tiempo que el cliente mantenga la capacidad adjudicada u ofrecerle una alternativa equivalente si fuese necesario
d. Informar a los clientes de los cambios en el catálogo de instalaciones de servicio.
e. Responder por escrito a las reclamaciones de los clientes en un plazo máximo de 30 días desde su recepción.
f. Informar a los clientes con una antelación mínima de 2 meses, de las restricciones de uso de las instalaciones de servicio con motivo de trabajos programados de reparación, conservación, renovación, ampliación o mejora de los activos vinculados a las mismas.
g. Informar a los clientes de los planes de ampliación o mejora de los activos vinculados a la instalación, motivados por el incremento de demanda de clientes.
h. Informar a las empresas ferroviarias de aquellos procedimientos del administrador de infraestructuras en los que se definan las actividades que se realizan en las instalaciones de servicio ferroviario.
i. Coordinar con las empresas ferroviarias los procedimientos de los SGS que van a regir las condiciones de los servicios prestados.

OBLIGACIONES DEL CLIENTE

Son obligaciones del cliente, en relación al uso de las instalaciones de servicio, las siguientes:

a. Asegurarse, antes de solicitar la capacidad de una instalación de servicio, de su idoneidad para la funcionalidad a la que va a destinarla.
b. Asegurarse la compatibilidad entre la capacidad adjudicada para la circulación por líneas de la RFIG (surco) y la disponibilidad de uso en la instalación de servicio que prevea utilizar.
c. Asegurarse, antes de iniciar la utilización de una instalación de servicio, la prestación de los servicios que pudiera requerir en la misma para las operaciones sobre el material ferroviario, operaciones de carga/ descarga...

d. Informar al titular, antes del inicio de la utilización de la instalación, de las actividades a desarrollar que sean susceptibles de generar contaminación o residuos que precisen de un sistema de gestión específico. Del sistema empleado y de las medidas de prevención adoptadas, aportará los certificados necesarios al efecto.

e. Informar al titular, al inicio de la utilización de la instalación, de cualquier circunstancia que suponga la falta de operatividad de la instalación de servicio.

f. Cumplir con los requisitos en materia de seguridad ferroviaria y, en particular, la disposición de los títulos habilitantes pertinentes del personal ferroviario y las condiciones del material rodante ferroviario, así como en materia de prevención de riesgos laborales.

g. Hacer uso de la instalación para los fines previstos en su solicitud de capacidad.

h. Custodiar el material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las instalaciones de servicio, propiedad del cliente.

i. Comunicar al titular de la instalación cualquier accidente o incidente, así como anomalías o averías, que se produzcan en la instalación de servicio.

j. Retirar el material rodante de las instalaciones de servicio al vencimiento del tiempo concedido en su adjudicación de capacidad, dejándolas en condiciones operativas.

k. Disponer que el personal habilitado que vaya a realizar la coordinación de las operaciones del tren con el Responsable de Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias se encuentre en la instalación de servicio con el tiempo suficiente para no ocasionar retrasos en las operaciones asociadas al mismo.

l. Informar al administrador de infraestructuras de aquellos procedimientos de la empresa ferroviaria en los que se definan las actividades que se realizan en las instalaciones de servicio ferroviario.

m. Coordinar, junto al administrador de infraestructuras ferroviarias los procedimientos de los SGS que van a regir las condiciones de los servicios recibidos.

n. Habilitar al personal que va a prestar los servicios en una instalación de servicio.

RESPONSABILIDADES DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

En relación con las responsabilidades que se pudiesen derivar de ineficiencias de las instalaciones de servicio, y en concreto al régimen de responsabilidades y sus límites, se estará a lo dispuesto en la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo.

El administrador de infraestructuras ferroviarias no será responsable ante sus clientes de los casos fortuitos ni de los de fuerza mayor. Asimismo, no será responsable ante sus clientes de los daños y perjuicios causados por terceros ajenos a él.

RESPONSABILIDADES DEL CLIENTE

El cliente será responsable ante el administrador de infraestructuras ferroviarias de los daños causados en la infraestructura ferroviaria y en los elementos que, sin formar parte de la misma, se encuentren dentro de la estación de transporte de viajeros o de la terminal de transporte de mercancías.

El cliente será igualmente responsable de cualquier daño que cause a otros clientes, o terceros, derivados del uso inadecuado de las instalaciones de servicio, conforme establece la Ley del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo y, en su caso, la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

En todo caso, el cliente será responsable de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.

El cliente no será responsable en los casos fortuitos ni en los de fuerza mayor. Asimismo, no será responsable de los daños y perjuicios causados por terceros ajenos a él.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

El cliente se obliga a tener contratada con una Compañía de Seguros de reconocida solvencia y con carácter previo a la adjudicación de capacidad, una póliza de seguros de daños y responsabilidad civil, en cuantía suficiente para cubrir los daños y responsabilidades que puedan derivarse del uso de las instalaciones de servicio, inclusive el daño ecológico y medioambiental que pudiera producirse.

Dicha póliza deberá estar vigente durante el periodo de adjudicación, pudiendo exigir el titular de la instalación, en cualquier momento, la exhibición de los documentos que acrediten que el cliente se encuentra al corriente de pago de las primas de estos seguros.

La disponibilidad y uso de las instalaciones de servicio por parte de las empresas ferroviarias se encontrará cubierta por el seguro de responsabilidad civil que se recoge en la LSF, cuyo importe y condiciones de cobertura se determinan reglamentariamente.

El resto de los clientes que deseen hacer uso de las instalaciones de servicio deberán tener contratado un seguro de responsabilidad civil con una cobertura mínima de 1.500.000 €.

SUPERVISIÓN Y CONTROL

El administrador de infraestructuras ferroviarias se reserva las más amplias facultades de supervisión y control respecto de las instalaciones de servicio cedidas. Dicha supervisión y control se realizará por el personal que el administrador de infraestructuras designe al efecto, debiendo el cliente facilitar y/o aportar cuantos datos y/o documentos relacionados con el uso de la instalación y del material ferroviario que se encuentre en la misma.

Los responsables de gestión ambiental del administrador de infraestructuras podrán solicitar, en todo momento las evidencias que garanticen el correcto cumplimiento de la normativa ambiental (autorizaciones, gestión de residuos peligrosos, autorización de vertido, límites de ruido, ...).

SEGURIDAD Y VIGILANCIA

Las instalaciones de servicio del administrador de infraestructuras no cuentan con un servicio específico de seguridad y vigilancia, por lo que los clientes deberán llevar a cabo las acciones que consideren necesarias para garantizar la custodia del material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las mismas.

SEGURIDAD FERROVIARIA

CRITERIOS GENERALES

El material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado y autorizado para su circulación y el personal que interviene en los procesos de circulación contará con la autorización profesional que corresponda, de acuerdo a la normativa aplicable en cada momento, teniendo en cuenta que las obligaciones y operaciones de estacionamiento, inmovilización del material rodante depositado en la instalación de servicio, la formación del tren, así como su señalización, composición y frenado, y la disposición de la carga en los vagones, serán responsabilidad de la Empresa Ferroviaria (EF) o, en su caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias cuando éste sea el responsable del material rodante.

CONDICIONES OPERATIVAS

La facultad para dirigir la circulación de trenes y maniobras corresponde al Responsable de Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias, pudiendo ser auxiliado en los procesos de circulación por el personal de la EF o del propio administrador de infraestructuras ferroviarias, que disponga de la autorización profesional correspondiente.

Este personal realizará, bajo las órdenes del Responsable de Circulación, determinadas tareas cuando éste se lo ordene, tales como el accionamiento de agujas y de barreras de los pasos a nivel, realización de maniobras y demás tareas complementarias. Para ello, deberán contar con la dotación de útiles de servicio y los medios de comunicación que la reglamentación establezca para garantizar la adecuada transmisión de las órdenes e informaciones en los procesos de circulación.

Será responsabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias el accionamiento de aquellos desvíos de itinerarios que se realizan íntegramente desde el cuadro del enclavamiento que tiene a su cargo. Será responsabilidad del cliente usuario de la instalación de servicio el accionamiento de aquellos desvíos que, accionados manual o eléctricamente, se realizan a pie del mismo. Para ello, el personal que realice los servicios relacionados con Seguridad en la circulación deberá de adquirir el conocimiento de lo establecido en las Consignas y demás documentación reglamentaria, en relación con las instalaciones de seguridad que vaya a utilizar y con el tipo de operación a realizar en el ámbito operacional de la instalación de servicio y de la dependencia que se trate, estando sujetos a las inspecciones de seguridad e investigación de accidentes que, por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias, se realicen. En cualquier caso, una vez el tren esté formado, corresponde a la EF, bajo su responsabilidad, la puesta en circulación del tren frente al administrador de infraestructuras ferroviarias.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado y autorizado para su circulación y el personal que interviene en los procesos de circulación contará con la De conformidad con lo establecido en el RSF, cuando la capacidad que solicite un cliente vaya a emplearse para el transporte de mercancías peligrosas, deberá expresarlo en la solicitud , indicando, al mismo tiempo, las garantías que ofrece para salvaguardar la seguridad de terceros y de las infraestructuras..

El transporte de mercancías peligrosas se realiza conforme a las prescripciones del Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), así como el Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, en cuyo artículo 4 se recogen las normas generales de circulación. (Ver apartado 3.4.3 de la DR).

INCIDENTES, ACCIDENTES Y ANORMALIDADES

En el caso de incidentes o accidentes en la circulación el cliente no podrá realizar por iniciativa propia ninguna acción sobre el material rodante o las instalaciones ferroviarias.

En estos casos, actuará cumplimentando los protocolos de actuación y comunicación establecidos en el Plan de Contingencias del administrador de infraestructuras ferroviarias y en los Planes de Autoprotección.

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES

En cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales, y previo al inicio de la utilización de la instalación, el cliente deberá tener establecidos los procedimientos operativos de prevención POP 12 y POP 16.

MEDIO AMBIENTE

Los clientes están obligados al cumplimiento de la legislación vigente en materia de medio ambiente referente a suelos, vertidos, ruidos, emisiones, residuos y sustancias peligrosas.

Será de cuenta y cargo exclusivo del cliente, si la responsabilidad fuese imputable directa o indirectamente a éste, la recuperación y el saneamiento ambiental de la instalación de servicio cuando ocurra algún derrame o fuga en la misma, así como el estricto cumplimiento de la normativa ambiental y de seguridad industrial de ámbito nacional, autonómico o local.

USO INADECUADO DE UNA INSTALACIÓN DE SERVICIO

Se considera uso inadecuado de una instalación de servicio:

a. Llevar a cabo actividades con una finalidad diferente a la funcionalidad definida para la instalación de servicio.
b. Posicionar material ferroviario, de tracción o remolcado, en la instalación fija de suministro de combustible fuera del horario de prestación de servicio o en las instalaciones de punto móvil sin que se encuentre el medio de suministro que lo va a llevar a cabo.
c. Incumplir las normas de seguridad ferroviaria, de prevención de riesgos laborales o ambientales.
d. Emplear la instalación sin contar con la debida adjudicación de capacidad.
e. Emplear u ocupar la instalación fuera de la capacidad adjudicada.
f. Disponer y no emplear la capacidad adjudicada en los términos de aprovechamiento y uso eficaz recogidos en este documento.

El GIS informará a su cliente cuando detecte alguno de estos comportamientos al objeto de que puedan corregirse en el plazo que se le requiera.

EFECTOS DEL USO INADECUADO DE UNA INSTALACIÓN DE SERVICIO

El GIS podrá suprimir la capacidad adjudicada o no adjudicar capacidad en la instalación, si previamente informó al cliente del uso inadecuado de la capacidad adjudicada y éste no adoptó las medidas correctoras en el plazo y forma que se le indique.

El cliente al que se le haya retirado la capacidad de uso o se le haya comunicado la imposibilidad de acceder a la instalación de servicio, no podrá solicitar capacidad sobre la misma hasta que no acredite ante el GIS las medidas que ha tomado para corregir el uso inadecuado que generó la decisión.

Adicionalmente, y de manera particular para las situaciones descritas en los apartados e) y f) del punto anterior, el GIS comunicará al cliente dichas situaciones cuando sean detectadas, informándole igualmente del momento de devengo que se tomará como referencia a efectos de aplicación de canon.

Si, además, estas situaciones están afectando a las operaciones de otros clientes, el GIS:

I. Requerirá al cliente que retire el material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las instalaciones de servicio, así como cualquier otro elemento que pueda haberse instalado por el cliente, por sus propios medios o de terceros, a la instalación o espacio que le sea indicado por el GIS.

II. Si este no pudiera retirarlo en tiempo oportuno, el GIS autorizará al cliente afectado, que no puede hacer uso de la instalación, la retirada del material ferroviario, por medios propios o de terceros, a la instalación que le sea indicada por el GIS.

   El GIS, en ningún caso, será responsable de los daños y perjuicios causados al cliente afectado por la imposibilidad de utilizar la instalación cuando dicha imposibilidad derive del uso inadecuado realizado por otros clientes. En estos casos, el cliente afectado tendrá derecho a repercutir a la empresa que ocupaba indebidamente la instalación de servicio el importe de los daños y perjuicios que le haya podido causar.

III. El GIS aplicará al cliente que ocupa indebidamente la instalación de servicio el canon por período de uso puntual.

Independientemente de lo anterior, en caso de incumplimiento de las condiciones de uso de la instalación, podría ser de aplicación el Título VII, Régimen Sancionador y de Inspección de la LSF.

UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES POR VARIOS ADJUDICATARIOS

Una instalación de servicio podrá ser utilizada por varios clientes, aunque la instalación esté adjudicada, con capacidad reservada, inicialmente a un cliente (adjudicatario principal), para un periodo de tiempo y siempre que ésta no se encuentre saturada.

El GIS, podrá solicitar al adjudicatario principal la utilización de esta instalación de servicio por otros clientes (adjudicatarios secundarios), si la capacidad excedente es compatible con las operaciones programadas por los adjudicatarios secundarios.

El adjudicatario principal podrá autorizar el uso de esta capacidad excedente a favor de los secundarios, en cuyo caso tendrá derecho a las bonificaciones previstas por la LSF.

En los casos en los que el adjudicatario principal y el GIS acuerden el uso de la capacidad excedente por los secundarios, el adjudicatario principal tendrá la obligación de dejarla disponible en los horarios acordados.

En el supuesto de que el adjudicatario principal no accediera a compartir la capacidad excedente, el GIS verificará el aprovechamiento de la capacidad adjudicada y podrá modificarla si resulta compatible.

CRITERIOS DE MEDICIÓN DE APROVECHAMIENTO DE LA CAPACIDAD ADJUDICADA

El GIS medirá el aprovechamiento de la capacidad adjudicada a sus clientes en las instalaciones de servicio en función de la ocupación efectiva de las mismas (uso) y de la capacidad que tengan adjudicada (disponibilidad).

Para la medición del uso efectivo se tendrá en cuenta el total de la longitud de vías ocupadas en las instalaciones de servicio, con idéntica funcionalidad, de una determinada estación o terminal, durante el tiempo de adjudicación.

Para el cálculo de la utilización adjudicada se tendrá en cuenta el total de la longitud de vías adjudicadas en las instalaciones de servicio, con idéntica funcionalidad, de una determinada estación o terminal, por el tiempo adjudicado.

El aprovechamiento se determinará mediante la relación entre el uso efectivo y el adjudicado.

En el caso de que el GIS prevea que una determinada instalación de servicio puede ser utilizada por varios clientes, podrá solicitar una declaración responsable del nivel de actividad que va a llevar a cabo en la misma, a fin de comparar las previsiones realizadas por el cliente que sirvieron de base para su solicitud de capacidad y el uso efectivo que viene haciendo de ellas.

Ante el riesgo de que algunas empresas pretendieran acaparar capacidad a largo plazo, en particular en las instalaciones más congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias se reserva la facultad de introducir, con carácter inmediato, umbrales de uso más estrictos que justificarían la revocación de dicha capacidad o, en su caso, la compartición obligatoria de la instalación con adjudicatarios secundarios.

RECLAMACIONES

El cliente tiene el derecho de interponer una reclamación ante el titular de una instalación de servicio en caso de discrepancia sobre sus actuaciones.

Estas reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente que motivó la discrepancia.

El titular de la instalación se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones planteadas por sus clientes en materia de asignación/retirada/modificación de capacidades en el plazo máximo de 30 días.

El titular de la instalación se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones patrimoniales planteadas por sus clientes por daños y perjuicios derivados de sus actuaciones en el plazo legalmente establecido al efecto.

En los supuestos previstos en la Ley del Sector Ferroviario, el cliente podrá acudir a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de acuerdo con lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

DERECHO DE INFORMACIÓN

Los clientes pueden consultar las Fichas Descriptivas de las instalaciones de servicio en la aplicación PISERVI y el catálogo de la Oferta de Capacidad de las instalaciones de servicio, disponibles en la web del administrador de infraestructura ferroviaria cómo anexos a esta Declaración sobre la Red.

INVERSIONES EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

El administrador de infraestructuras ferroviarias será el responsable del mantenimiento y reposición de las instalaciones de servicio incluidas en el Catálogo de Instalaciones.

No obstante, lo anterior, los clientes podrán realizar las inversiones en equipamiento que consideren necesarias para el desarrollo de su actividad en las instalaciones de servicio, previa autorización por parte del administrador de infraestructuras. Para ello, el cliente deberá presentar la correspondiente solicitud a este último, informando detalladamente de las actuaciones en equipamiento que se pretendan llevar a cabo en dicha instalación.

El administrador de infraestructuras analizará la viabilidad técnica y económica de la propuesta, pudiendo denegarla de forma motivada.

En el supuesto de que el administrador de infraestructuras ferroviarias considerase viable técnica y económicamente la propuesta del cliente interesado, se procederá al establecimiento de las preceptivas autorizaciones y, en su caso, a regularizar contractualmente la citada inversión. cuya financiación se realizará, en cualquier caso, por cuenta del cliente interesado.

7.3.2. ESTACIONES DE VIAJEROS

7.3.2.1. INFORMACIÓN GENERAL

Son instalaciones de servicio especializadas para el transporte de viajeros. Se identifican como Estaciones de Viajeros las estaciones gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias que tienen parada comercial de trenes de transporte de viajeros.

Las estaciones de viajeros se definen como un conjunto de edificios e instalaciones destinados a atender las necesidades propias de los usuarios del sistema de transporte ferroviario, tanto viajeros y sus acompañantes como de las EE.FF.

Las estaciones de viajeros están constituidas por:

- Los edificios e instalaciones destinados para dar servicio a los viajeros.
- Los edificios e instalaciones utilizados para servicios propios relacionados con las operaciones de la estación o para servicios de/a las EE.FF. vinculados con el transporte ferroviario y con operaciones en la estación.
- Los andenes.
- Las vías de estacionamiento de trenes, con andén para subida y bajada de viajeros y sin andén para apartado de trenes.
- Los pasos entre vías de acceso a andenes, al mismo nivel o a diferente nivel de vías.
- Los elementos y espacios de acceso a la estación y de comunicación con otros modos de transporte.
- Los elementos de protección y seguridad de la estación.

A efecto de las presentes condiciones de acceso, no forman parte de la estación:

- Los elementos de la infraestructura y superestructura de vía.
- Los edificios, instalaciones, accesos y terrenos utilizados específicamente para servicios internos del administrador de infraestructura ferroviaria o no relacionados directamente con las operaciones de la estación.
- Los locales, oficinas y actividades de comercialización de espacios para terceros, no EE.FF., en el edificio de viajeros de la estación o en otras edificaciones independientes.
- Las actividades de arrendamiento de terrenos.

Las estaciones de viajeros se clasificarán en 6 categorías atendiendo a sus características técnicas, la prestación de servicios que soportan y su intensidad. La relación de las estaciones de viajeros titularidad del administrador de infraestructuras y su categoría se encuentran en la TABLA Clasificación de Estaciones, de este capítulo.

Las instalaciones de servicio (vías), de las Estaciones de Viajeros que se ponen a disposición de las EE.FF. se encuentran recogidas en el Catálogo de la Oferta de Capacidad en las Instalaciones de Servicio, disponible en la Web del administrador de infraestructuras, como anexo de esta DR y en la aplicación SYACIS.

7.3.2.2. SERVICIOS

SERVICIOS BÁSICOS

OFERTA DE SERVICIOS

Las EE.FF. una vez han obtenido la adjudicación de capacidad de infraestructura, pueden necesitar prestar determinados servicios en las estaciones de viajeros para la realización de sus operaciones comerciales vinculadas con el transporte ferroviario.

En estos casos, las empresas ferroviarias deberán realizar la solicitud de acceso a las instalaciones en las que se precise la prestación de un servicio básico conforme se determina en el procedimiento establecido al efecto, al poderse requerir la utilización de espacios (locales, naves, andenes, ...) en la estación.

El mobiliario en el interior de los locales es competencia de las EE.FF., no existen restricciones, excepto las que deriven de la legislación en materia de seguridad, de protección contra incendios, ambiental, de accesibilidad u otras normas legales de aplicación.

SERVICIOS BÁSICOS	ESTACIONES DE VIAJEROS
SB-1	Servicio de estacionamiento de trenes en vías con andén para servicios comerciales, otras operaciones y vías de apartado
SB-5	Acceso a los edificios y andenes en las estaciones de viajeros para su utilización por los viajeros
SB-7	Local para el Servicio de Venta de Billetes e Información atendido
SB-8	Espacio para máquinas de Venta de Billetes e Información
SB-9	Local para el personal de servicios a bordo
SB-10	Servicio ADIF ACERCA de Asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida

DESCRIPCIÓN DE OFERTA DE SERVICIOS

La descripción, requisitos, condiciones de prestación, etc. de cada servicio se recoge de forma individualizada en sus correspondientes fichas descriptivas.

SB-1	SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO DE TRENES EN VÍAS CON ANDÉN PARA SERVICIOS COMERCIALES, U OTRAS OPERACIONES Y VÍAS DE APARTADO
DESCRIPCIÓN	Estacionamiento de trenes en vías con andén para servicios comerciales, otras operaciones y vías de apartado.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Por el administrador de infraestructuras. Servicio prestado por el Gestor de Capacidad (GC) para el estacionamiento de trenes para servicios comerciales, conforme se indica en la Declaración sobre la Red. Servicio prestado por el Gestor de Instalaciones de Servicio (GIS) para el estacionamiento de trenes para otras operaciones distintas del servicio comercial y vías de apartado, conforme la Declaración sobre la Red.
CONDICIONES DE SERVICIO	Comprende el estacionamiento de los trenes y la utilización de los andenes para servicios comerciales de viajeros. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de estacionamiento, concedida en el momento de la asignación del surco. También puede incluir, a petición de la E.F., la utilización de las vías con andén, definidas en el gráfico de ocupación de vías, para otras operaciones distintas del estacionamiento para servicios comerciales de viajeros tales como limpieza, carga y descarga de servicios de abordo, etc. y vías de apartado cuando existan en las estaciones instalaciones de servicio que permitan su prestación. Quedan expresamente excluidas las operaciones de mantenimiento de trenes.
SOLICITUDES	La E.F tiene la obligación de solicitar en SIPSOR, o por cualquier otro medio establecido en la presente DR, el tiempo de estacionamiento requerido en vías de estación para servicios comerciales de viajeros conforme a la Declaración sobre la Red. La E.F tiene la obligación de solicitar capacidad en SYACIS, cuando así lo requiera, para la utilización de las vías con andén para otras operaciones diferentes a los servicios comerciales y vías de apartado conforme a la Declaración sobre la Red.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Conforme a lo establecido en la Declaración sobre la Red.
CONDICIONES ECONÓMICAS	Servicio sujeto a canon. Modalidades B2 y B3, y recogido en la Declaración sobre la Red. (Ver apartado canon por utilización de las instalaciones de servicio).

SB-5	ACCESO A LOS EDIFICIOS Y ANDENES EN LAS ESTACIONES DE VIAJEROS PARA SU UTILIZACIÓN POR LOS VIAJEROS
DESCRIPCIÓN	Acceso a los edificios y andenes en las Estaciones de Transporte de Viajeros para su utilización por los viajeros
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Por el administrador de infraestructuras. Servicio prestado por el Gestor de Capacidad al estar vinculado el acceso a la adjudicación
CONDICIONES DE SERVICIO	Comprende la utilización por parte de los viajeros de las instalaciones comunes de las estaciones, y los servicios disponibles en las mismas entendiéndose como tales los vestíbulos, salas de espera, accesos para viajeros, etc. Asimismo, incluye la información relacionada con los servicios de trenes con parada en la estación y servicios propios de las estaciones, en idioma castellano y, en su caso, en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas. Incluye un funcionamiento adecuado de las instalaciones y unas condiciones adecuadas de mantenimiento y limpieza de las estaciones. El administrador de infraestructuras ferroviarias efectúa su prestación teniendo en consideración la categoría de la estación.
SOLICITUDES	Conforme a lo establecido en la Declaración sobre la Red
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Conforme a lo establecido en la Declaración sobre la Red
CONDICIONES ECONÓMICAS	Servicio sujeto a canon. Modalidad A, y recogido en la Declaración sobre la Red (Ver apartado Canon por la utilización de las instalaciones de servicio).

SB-7	LOCAL PARA EL SERVICIO DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO
DESCRIPCIÓN	Arrendamiento de locales para que las EE.FF. puedan prestar el Servicio de venta de billetes e información atendido.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Las EE.FF. realizarán este servicio en Autoprestación en el espacio arrendado por el administrador de infraestructuras. En el local arrendado por las EE.FF. realizarán funciones de venta de billetes de servicios de transportes de viajeros, así como información y atención al cliente, vinculada con esta actividad, admitiéndose la venta de otros productos propios del transporte ferroviario, siempre que se realicen asociados con la adquisición de billetes de servicios de transporte de viajeros.
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras facilitará a las distintas EE.FF. locales situados fuera de las salas de embarque para que presten el servicio de venta de billetes e información. Los locales destinados a venta de billetes e información estarán identificados en el plano de Servicios Comerciales a EE.FF. que se pondrá a disposición de las mismas cuando lo soliciten. El local de venta de billetes e información puede situarse en un espacio cerrado independizado del vestíbulo, como opción preferente, disponiendo de superficie propia para la espera de los clientes, o bien tratarse de un local abierto al vestíbulo cuando no sea posible esta alternativa. El local dispondrá de tomas eléctricas y de comunicaciones para la instalación de equipos propios de la E.F. Dentro del local la E.F podrá instalar todo el mobiliario y equipamiento que considere necesarios para realizar la prestación de servicios de venta e información a clientes. En caso de ser necesaria la realización de obras de adecuación en el interior del local, se requerirá la aprobación del proyecto visado de forma expresa por el administrador de infraestructuras ferroviarias. No se autoriza la instalación de publicidad fuera del local o situado en la fachada del mismo para su visualización desde el exterior del local, salvo la marca y logo de la empresa. Se podrá colocar alguna imagen identificativa de la empresa en un vinilo que, preferiblemente sea al ácido. En el caso de instalar alguna pantalla para que sea vista desde el exterior, deberá colocarse a una distancia mínima de 10 cm del cristal y solo podrá emitir imágenes corporativas. En el caso de poner información de precios, serán únicamente de la propia E.F En ningún caso se autoriza a poner información que pueda hacer referencia a precios o de otro tipo de otra E.F. La rotulación del local, así como imágenes en vinilos que se vean desde el exterior, deberán contar con la aprobación de Adif-Alta Velocidad
SOLICITUDES	Anuales y plurianuales, conforme lo establecido en el procedimiento. En cualquier caso, en las solicitudes de larga duración, el pazo de vigencia será, como máximo el del Acuerdo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Los contemplados en el procedimiento. En caso de que alguna E.F, a la hora de hacer la solicitud de nuevos espacios, locales y/o servicios, ya dispusiera de alguno consolidado por estar prestando servicio previamente, estos elementos se tendrán en cuenta en las nuevas asignaciones, en el porcentaje que representen. Una vez asignado el servicio, los contratos establecidos al efecto con las EE.FF., se considerarán criterios de prioridad de cara a nuevas solicitudes de otras EE.FF. Tendrá preferencia en la elección del local la Empresa Ferroviaria que más trenes con parada tenga en la estación y así sucesivamente.
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es €/m2-mes. Precios especificados en el apartado 7.3.2.4. No incluye gastos por consumos, suministros, servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso del local, que serán por cuenta de la E.F Serán por cuenta y cargo del arrendatario la totalidad de los tributos que graven o puedan gravar la actividad a desarrollar en el local arrendado, en especial se hará cargo del impuesto de Bienes Inmuebles que corresponda..
CAMBIOS PREVISTOS	En alguna estación, los locales adjudicados pueden verse afectados por las obras de ampliación y mejora de dichas estaciones. En ese caso, e administrador de infraestructuras facilitará, si fuera necesario, locales alternativos para la prestación del servicio.

SB-8	ESPACIO PARA MÁQUINAS DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN
DESCRIPCIÓN	Arrendamiento de espacios para utilización de las EE.FF. para la instalación y explotación de máquinas de autoservicio de venta de billetes e información.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Las EE.FF. realizarán este servicio en Autoprestación en el espacio arrendado por el administrador de infraestructuras. En los espacios arrendados, las EE.FF instalarán máquinas para las funciones de venta de billetes de servicios de transportes de viajeros, así como información y atención al cliente, vinculada con esta actividad, como pueden ser máquinas canceladoras, de turno, etc. Los servicios de ayuda a clientes corresponderán a las EE.FF.
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras facilitará a las distintas EE.FF. los espacios destinados a colocación de máquinas. Se asigna una superficie estándar de 0,75 m2 por máquina. En el caso de máquinas en el exterior, podrá colocarse una envolvente protectora que deberá contar con la aprobación de administrador de infraestructuras. En caso de equipos "su turno" incluye la unidad y un monitor. Los espacios dispondrán de tomas eléctricas y de comunicaciones para la instalación de equipos propios de la E.F. Las máquinas se localizarán en un espacio del vestíbulo con buena visibilidad, instalándose de forma agrupada para trasladar imagen de unidad de gestión y facilitar su atención en caso de incidencias. Se requiere la autorización de los proyectos de forma expresa por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
SOLICITUDES	Anuales y plurianuales conforme a lo establecido en el procedimiento. En cualquier caso, en las solicitudes de larga duración, el plazo de vigencia será, como máximo el del Acuerdo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Los contemplados en el procedimiento. En caso de que alguna E.F., a la hora de hacer la solicitud de nuevos espacios, locales y/o servicios, ya dispusiera de alguno consolidado por estar prestando servicio previamente, estos elementos se tendrán en cuenta en las nuevas asignaciones, en el porcentaje que representen.
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es €/máquina-mes (para una superficie estándar). Precios especificados en el apartado 7.3.2.4. Las unidades con una ocupación mayor al estándar se facturarán como 2 unidades. El consumo eléctrico está incluido en el precio. No incluye los gastos por servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso de la máquina, que serán por cuenta de la E.F.

SB-9	LOCAL PARA EL PERSONAL DE SERVICIOS A BORDO
DESCRIPCIÓN	Arrendamiento de locales para el personal de servicios a bordo de las EE.FF. de Viajeros y Mercancías. Se considera personal de servicios a bordo: maquinistas, interventores y tripulaciones.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Las EE. FF realizarán este servicio en Autoprestación en el espacio arrendado por el administrador de infraestructuras.
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras facilitará a las distintas EE.FF. locales situados para que puedan atender a su personal de a bordo en el alcance que éstas definan. Asimismo, en algunas estaciones, cuando no se disponga de locales, el administrador de infraestructuras podrá facilitar espacios para que las Empresas Ferroviarias instalen un módulo en el que prestar el servicio. Dichos módulos deberán contar con la aprobación del administrador de infraestructuras. Los locales destinados a la atención al personal de servicios a bordo estarán identificados en el plano de Servicios Comerciales a EE.FF. que se pondrá a disposición de las mismas cuando lo soliciten. El local dispondrá de tomas eléctricas para la instalación de equipos propios de la E.F. Dentro del local la E.F podrá instalar todo el mobiliario y equipamiento que considere necesarios para la atención de su personal de servicios a bordo. No se autoriza la instalación de soportes propios de información fuera del local o situados en la fachada del mismo, para su visualización desde el exterior del local, salvo la identificación corporativa de la empresa. En caso de ser necesaria la realización de obras de adecuación en el interior del local, se requerirá la aprobación del proyecto visado de forma expresa por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
SOLICITUDES	Anuales y plurianuales conforme a lo establecido en el procedimiento. La solicitud de larga duración, como máximo el del Acuerdo Marco. Al ser un servicio básico se garantiza al menos un local para el personal de servicio a bordo a todas las EE. FF que lo soliciten y tengan parada comercial en la estación, estando sujetos el resto de espacios a disponibilidad.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Los contemplados en el procedimiento. En caso de que alguna E.F, a la hora de hacer la solicitud de nuevos espacios, locales y/o servicios, ya dispusiera de alguno consolidado por estar prestando servicio previamente, estos elementos se tendrán en cuenta en las nuevas asignaciones, en el porcentaje que representen.
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es €/m2-mes. Precios especificados en el apartado 7.3.2.4 No incluye los gastos por consumos, suministros, servicios o mantenimiento derivados del uso del local, que serán por cuenta de la E.F Serán por cuenta y cargo del arrendatario la totalidad de los tributos que graven o puedan gravar la actividad a desarrollar en el local arrendado, en especial se hará cargo del impuesto de Bienes Inmuebles que corresponda.
CAMBIOS PREVISTOS	En alguna estación, los locales adjudicados pueden verse afectados por las obras de ampliación y mejora de dichas estaciones. En ese caso el administrador de infraestructuras facilitará, si fuese posible, locales alternativos para la prestación del servicio.

SB-10	SERVICIO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA EN LAS ESTACIONES		
DESCRIPCIÓN	Puesta a disposición de las Empresas Ferroviarias de un servicio para facilitar la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida en las estaciones, asistiéndoles en el tránsito por las mismas, utilizando, para ello, medios mecánicos o mediante el acompañamiento personal tanto en estaciones con servicio permanente como puntual. En las estaciones con servicio puntual, incluye la subida o bajada del viajero del tren y, si fuera necesario, el acomodo en su plaza con el anclaje y desanclaje de silla de ruedas en el lugar establecido a tal efecto. El alcance del servicio se realiza en base a la evolución del tráfico ferroviario, las necesidades de las Empresas Ferroviarias y las solicitudes de las Asociaciones de personas con discapacidad y las distintas Administraciones Públicas.		
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Por Adif		
CONDICIONES DE SERVICIO	En cada una de las estaciones se definirá un punto de encuentro para recepción y acogida de los clientes. El administrador de infraestructuras definirá los medios por los que tiene que recibir la información de las Empresas Ferroviarias para conocer en todo momento en qué estaciones, para qué trenes y qué necesidad de asistencia se tiene que prestar. El servicio de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida, incluirá las siguientes modalidades: • **Servicio permanente:** Se presta en estaciones que disponen de Asistente de Movilidad de manera presencial de forma continuada a lo largo de todo el horario de apertura comercial de la estación. Se dará cobertura a las solicitudes de asistencia con una antelación de hasta 30 minutos previos a la salida del tren (*). En el anexo 1, incluido en el apartado 7.3.15 se detallan las estaciones donde se presta este servicio. (*) En la estación de Madrid Chamartín - Clara Campoamor, como consecuencia de las obras que está llevando a cabo Adif-Alta Velocidad, tal y como se ha informado a las EE.FF. afectadas, se ha experimentado un incremento en los itinerarios y encaminamientos que deben realizarse desde el centro ADIF ACERCA, hasta la localización de los trenes, lo que se traduce en un mayor tiempo de ejecución de las asistencias. Consecuentemente, en esta estación, únicamente podrá darse cobertura a las solicitudes de asistencia realizadas con una antelación de 45 minutos previos a la salida del tren. • **Servicio puntual:** Se presta en estaciones que no disponen de Asistente de Movilidad de manera presencial, sino que el Asistente acude a la estación para realizar una asistencia previa solicitud de las Empresas Ferroviarias con una antelación mínima de 12 horas a la salida del tren. Incluye la subida o bajada del viajero al tren y, si fuera necesario, el acomodo en su plaza con el anclaje y desanclaje de silla de ruedas en el lugar establecido para tal efecto. En el anexo 2, incluido en el apartado 7.3.15 se detallan las estaciones donde se presta este servicio. Los servicios se prestarán, tanto en la estación origen del viaje, como en la de llegada.		
SOLICITUDES	Con la mayor antelación posible y, como mínimo, con los tiempos indicados para las modalidades permanente y puntual.		
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Se garantizan todas las asistencias que cumplan con los plazos establecidos y, en la medida de lo posible, el principio básico del servicio será que un viajero con discapacidad y/o movilidad reducida nunca podrá dejar de será atendido si lo solicita.		
CONDICIONES ECONÓMICAS	Unidad de facturación:	Servicio Permanente: €/ Viajero equivalente Servicio Puntual: € / Asistencia	Precios especificados en el apartado 7.3.2.4.
CAMBIOS PREVISTOS	La evolución de los tráficos por las EE.FF. puede afectar a la demanda prevista en términos de volumen de viajeros subidos y bajados. Esta circunstancia puede requerir la adopción, por parte del administrador de infraestructuras, de medidas de optimización y racionalización en la prestación de este servicio. Entre las posibles medidas a adoptar se encuentran las siguientes: • Una adecuación de los recursos puestos a disposición en función de la demanda prevista. • Una ampliación del plazo para la prestación del servicio en estaciones permanentes. • El cambio de la modalidad de prestación del servicio, pudiendo determinarse, en función de la demanda, que estaciones con servicio de asistencia permanente pasen a ofrecer asistencia puntual o viceversa.		

SERVICIOS AUXILIARES

OFERTA DE SERVICIOS

Las EE.FF. una vez han obtenido la adjudicación de capacidad de infraestructura, pueden necesitar prestar determinados servicios en las estaciones de viajeros para la realización de sus operaciones comerciales vinculadas con el transporte ferroviario.

Las empresas ferroviarias que deseen llevar a cabo un servicio que pueda ser considerado como auxiliar, deberán dirigirse a la sede electrónica del administrador de infraestructuras al objeto que se pueda analizar los espacios disponibles y su compatibilidad con el funcionamiento del conjunto de la estación.

En los casos en los que el administrador de infraestructuras haya accedido a que la empresa ferroviaria pueda llevar a cabo el servicio demandado como auxiliar, éstas deberán realizar la pertinente solicitud de capacidad, conforme se determina en el procedimiento establecido al efecto, al poderse requerir la utilización de espacios (locales, naves, andenes, ...) en la estación.

El administrador de infraestructuras asignará la capacidad con arreglo a criterios transparentes y no discriminatorios.

El administrador de infraestructuras no tendrá obligación de prestar los servicios auxiliares demandados, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

Oferta:

SERVICIOS AUXILIARES	ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS
SX-4	Espacios para prestar servicios de atención e información puntual
SX-5	Espacio para almacenamiento de equipamientos móviles
SX-6	Punto de control de acceso a andenes
SX-7	Espacio para punto de atención de última hora
SX-8	Taquillas en Vestuario de uso compartido
SX-9	Gestión de Objetos perdidos
SX-10	Local para atención a clientes
SX-12	Servicio ADIF ACERCA de Asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida para la subida y bajada de trenes

DESCRIPCIÓN DE OFERTA DE SERVICIOS

La descripción, requisitos, condiciones de prestación, etc. de cada servicio se recoge de forma individualizada en sus correspondientes fichas descriptivas.

SX-4	ESPACIOS PARA PRESTAR SERVICIOS DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN PUNTUAL
DESCRIPCIÓN	Arrendamiento de espacios para que la EE. FF. pueda prestar exclusivamente servicio de información y atención puntual a sus clientes
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Las EE.FF. realizarán este servicio en Autoprestación en el espacio arrendado por el administrador de infraestructuras
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras podrá facilitar a las distintas EE. FF. los espacios destinados a colocación de mostradores, banderolas, etc. Los espacios podrán disponer, a petición del cliente, de tomas eléctricas para la instalación de equipos propios de la E.F. Se requiere la autorización, de forma expresa, del administrador de infraestructuras, del tipo de mostrador/banderola a instalar. No se podrán instalar mostradores/banderolas que ocupen un espacio de más de 4 m2. El montaje, desmontaje y almacenaje, si se requiere, así como la limpieza y mantenimiento deberán realizarse por la E.F.
SOLICITUDES	Anuales, mensuales, diarias y por horas, conforme a lo establecido en el procedimiento.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	No procede
CONDICIONES ECONÓMICAS	Las unidades de facturación son las siguientes: • €/m2-mes • €/m2-día • €/m2-hora (mínimo una hora) • Precios especificados en el apartado 7.3.2.4 • El consumo eléctrico está incluido en el precio. • No se incluye el almacenaje de los mostradores/banderolas en el caso de que fuera requerido por el cliente. • No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos instalados.

SX-5	ESPACIO PARA ALMACENAMIENTO DE EQUIPAMIENTOS MÓVILES
DESCRIPCIÓN	Arrendamiento de espacios con poca visibilidad en andenes en los que las EE.FF. podrán almacenar equipamientos móviles para la realización de actividades complementarias al servicio de transporte de viajeros.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Las empresas ferroviarias gestionarán en Autoprestación los espacios arrendados por el administrador de infraestructuras.
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras podrá facilitar a las distintas EE.FF. los espacios en andenes destinados al almacenamiento de equipamientos móviles (ej.: maquinaria de limpieza u otros elementos móviles, ...) En el caso de que las EE. FF. instalen algún módulo, o cierren el espacio destinado a este servicio, el proyecto deberá ser aprobado por el administrador de infraestructuras. En algunos casos, excepcionalmente, se podrá disponer de un espacio dentro de la sala de embarque con la exclusiva finalidad de guardar los elementos propios de la Empresa Ferroviaria para realización del check in o para el medidor de maletas. En este caso, en dicho espacio, la Empresa Ferroviaria, deberá instalar un armario para guardar todos estos elementos fuera de la vista de los viajeros, cuando no se estén utilizando. En este caso, el armario, las dimensiones del armario no podrán superar los 2 m2. El diseño, deberá ser aprobado por ADIF - Alta Velocidad. En los casos en los que no sea posible disponer de este espacio en sala de embarque, los elementos de check in y medidores de maletas se deberán guardar en cualquiera de los otros espacios de los que disponga la Empresa Ferroviaria: Las EE.FF. deberán cumplir las Normas de Seguridad y de los Procedimientos de Ejecución y Seguimiento de Actividades establecidos por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
SOLICITUDES	Anuales y plurianuales conforme a lo establecido en el procedimiento. En cualquier caso, en las solicitudes de larga duración, el plazo de vigencia será, como máximo el Acuerdo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Los contemplados en el procedimiento.
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es €/m2-mes. Precios especificados en el apartado 7.3.2.4. En caso de precisar de tomas eléctricas, la instalación de las acometidas que fueran necesarias será por cuenta de la EE.FF. No se incluye el consumo eléctrico No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos almacenados.

SX-6	PUNTO DE CONTROL DE ACCESO A ANDENES
DESCRIPCIÓN	Realización de operaciones de control comercial de acceso a trenes por parte de las EE.FF.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Las EE.FF. podrán utilizar, donde los hubiere, los elementos facilitados por el administrador de infraestructuras para la realización de este servicio en Autoprestación.
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras podrá facilitar a las distintas EE.FF. un mostrador para que puedan realizar el control preventivo de las condiciones de contratación de transporte del cliente previamente al acceso y embarque a trenes. Estos mostradores podrán ser fijos o móviles. Asimismo, las EE. FF podrán utilizar elementos de apoyo de su propiedad para la mejor realización de las operaciones (banderolas, orientadores de flujos, etc.). En ningún caso estos elementos de apoyo incorporarán publicidad sobre los productos o servicios ofrecidos por las EE.FF. Las EE.FF. dispondrán de un máximo de 30 minutos para realizar este control previo a la salida del tren.
SOLICITUDES	Anuales, por estación y rango de numeración de trenes.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	No procede.
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es €/tren. Precios especificados en el apartado 7.3.2.4.

SX-7	ESPACIO PARA PUNTO DE ATENCIÓN DE ULTIMA HORA
DESCRIPCIÓN	Arrendamiento de espacio para que las EE.FF. puedan prestar servicios auxiliares de información de viajeros, atención al cliente, atención de última hora, etc.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Las EE.FF. gestionarán este servicio en Autoprestación en los espacios arrendados por el administrador de infraestructuras.
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras podrá facilitar a las distintas EE.FF. mostradores, en las zonas de embarque, para que puedan prestar este servicio. Estos elementos podrán ser fijos o móviles. Los espacios dispondrán de tomas eléctricas y de comunicaciones para la instalación de equipos propios de la E.F. Habrá dos posibilidades de punto de atención de última hora: • Espacio de hasta 2 m2 (para la instalación de mostrador) en zonas de embarque o próximas. En este caso podrán ser fijos o móviles, • Espacio de hasta 15 m2 fuera de zonas de embarque para la instalación de un mostrador o espacio de atención al cliente.
SOLICITUDES	El tipo de solicitud podrá ser anual y plurianual. En cualquier caso, en las solicitudes de larga duración, el plazo de vigencia será, como máximo el Acuerdo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Los contemplados en el procedimiento En el caso de que alguna E.F., a la hora de hacer la solicitud de nuevos espacios, locales y/o servicios, ya dispusiera de alguno consolidado por estar prestando servicio previamente, estos elementos se tendrán en cuenta en las nuevas asignaciones en el porcentaje que representen.
CONDICIONES ECONÓMICAS	Las unidades de facturación son: • €/mostrador-mes, para espacios de hasta 2 m2 en zonas de embarque. • €/m2-mes, para espacios de hasta 15 m2 fuera de las zonas de embarque. Precios especificados en el apartado 7.3.2.4. En los mostradores de hasta 2 m2 móviles, se incluye el consumo eléctrico. Los mostradores de 2 m2 y 15 m2 fijos, no incluyen el consumo eléctrico. No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos instalados. No se incluye el consumo de datos.

SX-8	TAQUILLA EN VESTUARIO DE USO COMPARTIDO
DESCRIPCIÓN	Utilización de módulos de taquillas en vestuario no atendido y de uso compartido, para personal operativo de las EE.FF.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Por el administrador de infraestructuras mediante el arrendamiento de taquillas.
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras podrá facilitar a las distintas EE.FF. taquillas individuales en vestuarios compartidos. Los espacios estarán en locales cerrados, totalmente acabados, pudiendo disponer de sistema de control de acceso. Las taquillas estarán numeradas para su identificación y dispondrán de cerradura, facilitándose clave de acceso o entregándose dos llaves por taquilla. El vestuario dispondrá de bancos, perchas y tomas eléctricas, agua caliente y fría. El mantenimiento y la limpieza de los espacios de vestuario de uso compartido se realizará por el administrador de infraestructuras ferroviarias. El administrador de infraestructuras no se responsabilizará del contenido de las taquillas.
SOLICITUDES	Anuales y plurianuales conforme a lo establecido en el procedimiento. En cualquier caso, en las solicitudes de larga duración, el plazo de vigencia será, como máximo el Acuerdo .Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Los contemplados en el procedimiento
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es €/taquilla-mes Precios especificados en el apartado 7.3.2.4. El consumo eléctrico está incluido en el precio.

SX-9	GESTIÓN DE OBJETOS PERDIDOS
DESCRIPCIÓN	Gestión de objetos perdidos por los clientes, entregados en las estaciones de destino final de los trenes que se entregarán a su propietario o la persona autorizada por éste mediante la acreditación debida.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Por el administrador de infraestructuras.
CONDICIONES DE SERVICIO	El administrador de infraestructuras garantizará la trazabilidad del objeto perdido desde su depósito por la E.F. hasta la entrega final a su propietario o baja y entrega por abandono a la Administración Local correspondiente. Para propiciar la recuperación de los objetos por sus propietarios, las EE.FF. entregarán en las estaciones de final de recorrido de los trenes los objetos localizados lo antes posible. Los objetos que contengan documentación de carácter personal serán entregados a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. No se admitirá la recepción de productos perecederos.
SOLICITUDES	Anuales.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	No procede
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es: € / mes por categoría de estación. Precios especificados en el apartado 7.3.2.4.

SX-10	LOCAL PARA ATENCIÓN A CLIENTES
DESCRIPCIÓN	Arrendamiento de locales para que las EE.FF. presten el servicio de atención preferente a sus clientes.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Las EE.FF. prestarán este servicio a sus clientes en las siguientes estaciones en régimen de Autoprestación: Alicante Terminal, Barcelona Sants, Camp de Tarragona, Córdoba, Girona, Lleida Pirineus, Madrid Chamartín Clara Campoamor, Madrid Puerta Atocha Almudena Grandes, Málaga Maria Zambrano, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid y Zaragoza Delicias.
CONDICIONES DE SERVICIO	Las EE.FF. podrán realizar un servicio de atención preferente a sus clientes en salas dedicadas a este fin. Las salas destinadas a esta atención preferente estarán identificadas en el plano de Servicios Comerciales a EE.FF. que serán puestos a disposición de las mismas cuando lo soliciten. Las salas dispondrán de tomas eléctricas y de comunicaciones para la instalación de equipos propios de la E.F. Dentro del local la E.F podrá instalar todo el mobiliario y equipamiento que considere necesario para realizar la prestación de servicios. En caso de ser necesaria la realización de obras de adecuación en el interior del local, se requiere la aprobación del proyecto visado de forma expresa por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
SOLICITUDES	Anuales y plurianuales, conforme lo establecido en el procedimiento. En cualquier caso, las solicitudes de larga duración tendrán un plazo de vigencia que será como máximo el del Acuerdo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Los contemplados en el procedimiento
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es €/m2-mes. Precios especificados en el apartado 7.3.2.4. No incluye los gastos por consumos, suministros, servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso del local, que serán por cuenta de la E.F. Serán por cuenta y cargo del arrendatario la totalidad de los tributos que graven o puedan gravar la actividad a desarrollar en el local arrendado, en especial se hará cargo del impuesto de Bienes Inmuebles que corresponda.
CAMBIOS PREVISTOS	En alguna estación, los locales adjudicados pueden verse afectados por las obras de ampliación y mejora de dichas estaciones. En ese caso el administrador de infraestructuras facilitará, si fuese posible, locales alternativos para la prestación del servicio.

SX-12	SERVICIO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA PARA LA SUBIDA Y BAJADA DE TRENES		
DESCRIPCIÓN	Puesta a disposición de las Empresas Ferroviarias de un servicio para facilitar la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a los trenes, asistiéndoles en la subida y bajada de los mismos y en su acomodo en sus plazas y, en caso de que fuera necesario, el anclaje y desanclaje de sillas de ruedas en el lugar establecido a tal efecto, utilizando, para ello, medios mecánicos o mediante el acompañamiento personal.		
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Por Adif, previa solicitud y formalización del correspondiente contrato con la E.F.		
CONDICIONES DE SERVICIO	En cada una de las estaciones se definirá un punto de encuentro para recepción y acogida de los clientes. El administrador de infraestructuras definirá los medios por los que tiene que recibir la información de las Empresas Ferroviarias para conocer en todo momento en qué estaciones, para qué trenes y qué necesidad de asistencia se tiene que prestar. El servicio de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida, incluirá: • **Servicio permanente:** Se presta en estaciones que disponen de Asistente de Movilidad de manera presencial de forma continuada a lo largo de todo el horario de apertura comercial de la estación. Se dará cobertura a las solicitudes de asistencia con una antelación de hasta 30 minutos previos a la salida del tren. En el anexo 1, incluido en el apartado 7.3.15 se detallan las estaciones donde se presta este servicio. Los servicios se prestarán, tanto en la estación origen del viaje, como en la de llegada.		
SOLICITUDES	Con la mayor antelación posible y, como mínimo, con los tiempos indicados para la modalidad de servicio permanente.		
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Se garantizan todas las asistencias que cumplan con los plazos establecidos y, en la medida de lo posible, el principio básico del servicio será que un viajero con discapacidad y/o movilidad reducida nunca podrá dejar de será atendido si lo solicita.		
CONDICIONES ECONÓMICAS	La unidad de facturación es:	€/viajero equivalente	Precios especificados en el apartado 7.3.2.4.

CANON POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO DE TITULARIDAD Y GESTIÓN EXCLUSIVA DE LOS ADMINISTRADORES GENERALES DE INFRAESTRUCTURA

De conformidad con el Artículo 96.1 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias percibirán de las empresas ferroviarias que utilicen las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General, así como las estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y otras instalaciones de servicio, el abono de las tasas reguladas en esta sección, que recibirán el nombre de cánones ferroviarios.

Con la entrada en vigor de la nueva redacción del artículo 100 (conforme a la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre), se establece que las tarifas se determinarán por los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, aprobando un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado e incorporado a la Declaración sobre la Red.

El Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, en el uso de las facultades que tiene conferidas, en su sesión celebrada el día 30 de septiembre de 2024, ha aprobado, previo dictamen del Consejo de Estado, el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, que ha sido publicado en el B.O.E. nº 260 de 28 de octubre de 2024, siendo su entrada en vigor el 1 de noviembre de 2024, y ha sido incorporado a la presente Declaración sobre la Red.

Los cánones devengados desde la publicación del presente Reglamento, en el Boletín Oficial del Estado (BOE), hasta su entrada en vigor, se regirán por la normativa vigente en el momento de su devengo.

Asimismo, el punto Siete de la Disposición Transitoria Primera del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, Subvención por Compensación de Tarifa al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF - Alta Velocidad:, determina lo siguiente:

"El Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, en base a lo establecido en el convenio suscrito con la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad: "Convenio entre Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (Administración General del Estado) y ADIF-Alta Velocidad, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025 de fecha 26 de julio de 2021 (publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 185 de fecha 4 de agosto de 2021), que contemplan aportaciones para la compensación de reducciones de tarifas, compensará a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la diferencia existente entre los cánones que dichas entidades deberían haber percibido mediante la aplicación de las cuantías unitarias previstas en los Títulos II y III de este Reglamento y las efectivamente abonadas por los obligados al pago como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en esta disposición transitoria".

La cuantía de los cánones exigidos por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias no superará el coste de su prestación más un beneficio razonable, de conformidad con el artículo 96.5 de la LSF.

Constituye el presupuesto de hecho de los cánones contemplados en el artículo 98 la utilización de las instalaciones de servicio cuya gestión está reservada en exclusiva a los Constituye el presupuesto de hecho de los cánones contemplados en el artículo 98 la utilización de las instalaciones de servicio cuya gestión está reservada en exclusiva a los administradores generales de infraestructuras, en las modalidades siguientes:

A) Canon por la utilización de las estaciones de transporte de viajeros (Modalidad A).

B) Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (Modalidad B).

Se distinguen las siguientes modalidades del canon:

- **Modalidad B1** - Utilización de vías de apartado, formación de trenes y maniobra, mantenimiento, lavado, limpieza y suministro de combustible.
- **Modalidad B2** - Vías de estaciones de viajeros utilizadas como vías de apartado.
- **Modalidad B3** – Vías utilizadas para la realización de determinadas operaciones, distinguiéndose, a su vez, 2 tipologías:

  1º Tipo A: Limpieza del tren interior y/o exterior mínimo (Frontales y cristales de puertas y ventanas).

  2º Tipo B: Operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y equipos utilizados.

C) Canon por utilización de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura (modalidad C).

Estos cánones no incluyen el servicio de suministro de energía eléctrica, de agua, de gasóleo, de teléfono ni ningún otro suministro o servicio, siendo por cuenta del obligado los gastos por consumos o suministros que facilite o preste el administrador de infraestructuras ferroviarias

Para la utilización de las instalaciones de servicio en las modalidades B y C será necesaria la obtención de capacidad en la instalación, que será solicitada por el obligado al administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo en el caso de la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado. El administrador de infraestructuras podrá adjudicar la capacidad por vías completas, por periodos de uso continuado de años o meses, o por periodos puntuales de horas o días, mediante el procedimiento correspondiente, que será publicado en la declaración sobre la red. En ningún caso podrá cederse a terceras partes la capacidad adjudicada.

Para la utilización de las vías en estaciones de viajeros como vías de apartado, los administradores de infraestructuras usarán los gráficos de ocupación de vía en estaciones.

En las modalidades B y C, siempre que no se encuentre saturada, la instalación podrá ser utilizada por varios adjudicatarios para un mismo periodo de tiempo, aunque la misma esté asignada inicialmente a un adjudicatario principal.

Los criterios de aplicación serán determinados por los administradores de infraestructuras.

Tendrán la consideración de obligados al pago de este canon las empresas ferroviarias que utilicen las instalaciones de servicio correspondientes a cada modalidad. En la modalidad B y C, también tendrán dicha consideración otros candidatos tales como los titulares de material rodante ferroviario, los agentes de transporte, los cargadores, los operadores de transporte combinado, así como otros prestadores de servicio.

El periodo impositivo coincide con el mes natural.

El devengo se produce el último día del periodo impositivo.

Estas modalidades se imputarán al periodo impositivo en el que se utilicen las instalaciones de servicio o se hubieran podido utilizar estas.

Las notificaciones de las liquidaciones de los cánones ferroviarios se practicarán preferentemente por medios electrónicos y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía.

El pago se efectuará en el plazo de veinte días hábiles desde que se produzca la notificación mediante transferencia bancaria en la cuenta de la entidad de crédito que presté el servicio de caja a esta Administración y que vendrá indicada en la liquidación. Se considera efectuado el pago en la fecha en que haya tenido entrada el importe correspondiente en la cuenta indicada en los términos del artículo 37 del Reglamento General de Recaudación.

El período ejecutivo de recaudación se inicia el día siguiente al del vencimiento del plazo indicado anteriormente. devengándose con el inicio de dicho período los recargos del período ejecutivo (de acuerdo con lo establecido en la Ley General Tributaria y en la Ley General Presupuestaria).

Para la determinación de la cuantía de los cánones regulados en el artículo 98 serán aplicables los siguientes criterios, a los cuales podrá incorporarse un beneficio razonable:

A) CANON POR LA UTILIZACIÓN DE ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS (MODALIDAD A)

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes asociados al mantenimiento y conservación de estaciones, costes de reposición, así como los gastos financieros y los asociados a la prestación de servicios de recepción obligatoria que resulten esenciales para la utilización de las estaciones, tales como los de información sobre ubicación de servicios y trenes, climatización, limpieza, vigilancia y control de seguridad de los viajeros y sus equipajes. A estos efectos, la declaración sobre la red podrá incluir una clasificación de estaciones por categorías derivadas de los servicios en ellas prestados.

Para una repercusión de costes más precisa, se tendrán en cuenta los tipos de trenes y los tipos de paradas y si las mismas se realizan fuera del horario de apertura de las estaciones.

Las cuantías serán aplicables por cada parada en la estación de trenes que se encuentren realizando servicio de transporte de viajeros o por hora o fracción de tiempo de apertura extraordinaria de las estaciones, y se publicarán en la declaración sobre la red.

Para la determinación de esta modalidad de canon, los administradores de infraestructuras considerarán criterios que tengan en cuenta la intensidad de uso de las estaciones de viajeros, en función del número de viajeros subidos y bajados en la misma.

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la utilización de las estaciones de transporte de viajeros.

La cuota íntegra se determinará en función de la categoría de las estaciones publicada en esta Declaración sobre la Red, en base a los criterios de clasificación que se incluyen en el Anexo III del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios y, adicionalmente por cada parada en la estación de trenes que se encuentren realizando servicio de transporte de viajeros, teniendo en cuenta la intensidad de uso de las estaciones de viajeros, en función del número de viajeros subidos y bajados en la misma y en el caso de la apertura extraordinaria de la estación el tiempo de apertura (hora o fracción), en base a la siguientes tarifas:

La tarifa a aplicar a una estación para cada viajero subido o bajado pasará a ser la correspondiente a la categoría inmediatamente inferior cuando el número de servicios básicos prestados sea igual o inferior al número de servicios básicos incluidos en la categoría inferior más la mitad de la diferencia hasta el número de servicios básicos de la categoría superior. Una vez reclasificada en la categoría inferior, el proceso se reiterará si el número de servicios prestados así lo determinase.

Si un servicio básico no es prestado con los medios habituales, pero se sigue prestando en situación «degradada», es decir, en todo caso se presta, se contará dentro del número de servicios básicos prestados. El administrador de infraestructuras notificará a los operadores ferroviarios esta circunstancia tan pronto sea conocida.

La modificación del canon no será aplicable a la categoría 5, al ser ésta la categoría inferior.

La cuantía de esta modalidad de canon se calculará:

a) En estaciones de categoría 1, 2, 3, 4 o 5 multiplicando la tarifa unitaria por el número de paradas, considerando la categoría de la estación, el tipo de parada y el tipo de tren, y en base a las siguientes tarifas.

CANON POR LA UTILIZACIÓN DE ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS · MODALIDAD A				
CLASIFICACIÓN ESTACIÓN	TIPO PARADA	LARGA DISTANCIA	INTERURBANO	URBANO-SUBURBANO
		€/PARADA TREN		
1	DESTINO	164,0000	33,7842	8,1082
	INTERMEDIA	63,7800	13,1383	3,1532
	ORIGEN	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINO	78,1100	16,0904	3,8617
	INTERMEDIA	30,3800	6,2574	1,5018
	ORIGEN	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINO	75,2111	15,0422	3,6101
	INTERMEDIA	29,2487	5,8497	1,4039
	ORIGEN	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINO	33,4830	6,6966	1,6072
	INTERMEDIA	13,0212	2,6042	0,6250
	ORIGEN	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINO	13,4793	2,6959	0,6470
	INTERMEDIA	5,2419	1,0484	0,2516
	ORIGEN	14,9770	2,9954	0,7189

En las Tablas de Referencia, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

La tarifa anterior se incrementará tomando en consideración la intensidad de uso de la estación. A tal efecto, se computarán los viajeros subidos y bajados declarados por las Empresas Ferroviarias de viajeros, en cada parada en la estación, diferenciando por tipo viajero, multiplicados por las siguientes tarifas:

CANON POR LA UTILIZACIÓN DE ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS (INTENSIDAD DE USO INSTALACIONES ESTACIONES DE VIAJEROS)			
€ / VIAJERO SUBIDO Y BAJADO	LARGA DISTANCIA	INTERURBANO	URBANO-SUBURBANO
	0,4084	0,0871	0,0209

Por tanto, la cuota líquida del canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros de categoría 1, 2, 3, 4 o 5 se calculará aplicando la siguiente fórmula:

CI = P + FI

Donde:

CI: Cuantía íntegra.

P: Paradas, es el importe resultante de multiplicar la tarifa unitaria de cada parada, según la categoría de la estación, tipo de parada y tipo de tren, por el número de paradas mensuales que realiza cada tren.

FI: Factor de Intensidad de uso de las instalaciones de estaciones, que se calculará atendiendo al número de viajeros subidos y bajados declarados mensualmente por las empresas ferroviarias en cada parada de estación, multiplicado por la tarifa según el tipo de viajero.

b) En estaciones de categoría 6, aplicando a cada núcleo de cercanías las cuantías unitarias resultantes de los costes de explotación del conjunto de estaciones de esta categoría por núcleo de cercanías.

El canon se establece por línea o núcleo de cercanías y año, fraccionándose su pago en doce mensualidades de la siguiente forma:

CANON POR LA UTILIZACIÓN DE ESTACIONES DE VIAJEROS · CATEGORÍA 6	
NÚCLEO	IMPORTE 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) Por servicios fuera del horario de apertura de las estaciones, la cuota íntegra se calculará multiplicando la tarifa unitaria que figura a continuación por el número de horas o fracción de apertura extraordinaria de las estaciones, en función de la categoría de la estación.

Esta modalidad se aplicará en los casos de circulación de trenes especiales de viajeros, con parada en estaciones fuera de su horario de apertura y cierre que generen la necesidad de una apertura extraordinaria de las mismas.

Los horarios de apertura y cierre de las estaciones de transporte de viajeros, excluidas estaciones de cercanías y en ancho métrico, se encuentran disponibles en la Web del administrador de infraestructuras, como Anexo a esta Declaración sobre la Red.

Las cuantías aplicables por hora y fracción son:

CANON POR APERTURA EXTRAORDINARIA DE ESTACIONES	
CATEGORÍA ESTACIÓN	€/HORA
1	632
2	108
3	51
4	23
5	10
6	7

En las Tablas de Referencia, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

Para la determinación de este canon los obligados al pago deberán presentar mensualmente una declaración de información con los viajeros subidos y bajados.
La declaración de información debe realizarse en un fichero con los datos y la estructura siguiente:

- Número de tren 5 bytes.
- Fecha viaje formato YYYYMMDD 8 bytes.
- Código operador 2 bytes.
- Código Estación de subida 5 bytes.
- Código Estación de bajada 5 bytes.
- Número de viajeros 7 bytes.
- Trayecto (Siempre D) 1 byte.
- Tipo de tren 1 byte.
  - **L** - LD/AVE Larga Distancia / Alta Velocidad.
  - **I** - Interurbano.
  - **U** - Urbano.

B) CANON POR LA UTILIZACIÓN DE OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO, (MODALIDAD B)

Mediante la modalidad referida a la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobra, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible, se repercutirán los costes directamente asociados al mantenimiento y reposición de las instalaciones utilizadas. Su cuantía dependerá del tipo de las características de la vía utilizada y su equipamiento, del tiempo de utilización, que podrá quedar establecido por años, meses, días u horas autorizadas de utilización. Para una repercusión de costes que permita una gestión eficiente de estas instalaciones, la metodología de cálculo incluirá un coeficiente de rendimiento que permita la aplicación de descuentos o recargos en función de este tiempo de utilización.

Asimismo, los administradores de infraestructuras podrán aprobar, publicándolo en la declaración sobre la red, la aplicación de una bonificación por concurrencia, cuando la instalación sea utilizada por un adjudicatario principal y uno o varios secundarios, y una bonificación para apartado de material de larga duración, en aquellas vías que se establezcan adecuadas para dicho fin.

Esta modalidad también podrá incluir, en los términos establecidos por los administradores generales de infraestructuras y publicados en la declaración sobre la red, una adición que penalice aquellos casos en que, habiéndose adjudicado capacidad para una determinada instalación y periodo, se cancele con anterioridad a la finalización del periodo adjudicado.

El catálogo de vías disponibles, sus características y su equipamiento se publicará en la declaración sobre la red.

En el supuesto en el que las vías de viajeros se utilicen como vías de apartado, para el cálculo del canon se considerará el tiempo de estacionamiento y el horario en el que puede existir mayor saturación en la estación. Con carácter general se establece un período de quince minutos durante el cual el canon no será aplicable.

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

Para la liquidación del canon en este supuesto de utilización de vías como vías de apartado, el administrador de infraestructuras ferroviarias utilizará los gráficos de

ocupación de vía en estaciones por trenes programados del último ejercicio vigente, que estarán a disposición del obligado al pago.

Los costes imputables a esta modalidad de utilización de vías de estaciones de viajeros como vías de apartado corresponden a los costes directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones utilizadas.

Los costes que podrán repercutirse en esta modalidad del canon de utilización de instalaciones de servicio corresponden a los directamente asociados al mantenimiento y conservación de las instalaciones, maquinaria y equipos utilizados.

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible. También estarán incluidas en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

Se distinguen las siguientes modalidades del canon:

A) **Modalidad B1** - Utilización de vías de apartado, formación de trenes y maniobra, mantenimiento, lavado, limpieza y suministro de combustible.

B) **Modalidad B2** - Vías de estaciones de viajeros utilizadas como vías de apartado.

C) **Modalidad B3** – Vías utilizadas para la realización de determinadas operaciones, distinguiéndose, a su vez, 2 tipologías:

1º **Tipo A:** Limpieza del tren interior y/o exterior mínimo (Frontales y cristales de puertas y ventanas).

1º **Tipo B:** Operaciones de carga y descarga de servicios a bordo, utilización de tomas de agua, utilización de instalaciones de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalaciones de vaciado WC y equipos utilizados.

* **Para la modalidad B1**, la cuota íntegra será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el importe asociado al equipamiento con el que está dotado esa vía y el importe del equipamiento opcional solicitado, aplicando el importe unitario de cada concepto por las unidades correspondientes, prorrateando para el periodo solicitado y afectado por el coeficiente de rendimiento en función del tiempo objeto de autorización (años, meses, días, horas), según la siguiente fórmula:

Canon B1 = (C base + C equipamiento) × T × K (formula d.1)

Donde:

- **C base** = (Longitud de la vía × Cvía) + (Longitud de catenaria × Ccatenaria) + (n.º desvíos × Cdesvío)
- **C equipamiento** = (Σ_i^n = 1Li * Cequipamientoslineales$_i$) + Σ_i^n = 1n.º i * Cequipamientoslineales$_i$.
- **T** = N.º de años autorizados para periodos anuales.
- **T** = N.º de meses autorizados/12 para periodos mensuales.
- **T** = N.º de días autorizados/365 para periodos por días.
- **T** = N.º de horas autorizadas/8760 para periodos por horas.

K = Coeficiente de rendimiento, que permite la aplicación de descuentos/recargos en función del tiempo objeto de autorización, conforme a la siguiente tabla:

PERIODO DE USO CONTINUADO	COEFICIENTE DE RENDIMIENTO
POR 4 AÑOS	0,96
POR 3 AÑOS	0,97
POR 2 AÑOS	0,98
POR 1 AÑO	1,00
POR MESES	1,35

PERIODO DE USO PUNTUAL	COEFICIENTE DE RENDIMIENTO
POR DÍAS	2,00
POR HORAS	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-Alta Velocidad, fijos y móviles, será de 3,7500 €.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

La cuantía mínima por la utilización del resto de instalaciones de servicio sujetas a esta modalidad será el equivalente al de un periodo mínimo de uso de cada instalación de servicio de 4 horas.

De igual forma, se establecen Bonificaciones por concurrencia, cuando una instalación sea utilizada por un adjudicatario principal y uno o varios adjudicatarios secundarios y Bonificaciones por apartado de material de larga duración, según se determina en la LSF.

Así como Adiciones o Penalizaciones para los sujetos pasivos que, habiendo obtenido una adjudicación de capacidad para determinada instalación y periodo, cancelen dicha reserva con anterioridad a la finalización del periodo adjudicado, según se determina en la LSF.

Para el cálculo del Componente Base se establecen las siguientes cuantías:

CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS DE APARTADO DE FORMACIÓN DE TRENES Y MANIOBRAS, DE MANTENIMIENTO, DE LAVADO Y LIMPIEZA Y DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE, (MODALIDAD B)	
COMPONENTES BASE	
C Vía	5,4020 € /m de vía / año
C Catenaria	1,8260 € / m de catenaria / año
C Desvío Tipo I (manual)	564,7550 € / ud / año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,9540 € / ud / año
COMPONENTES DE EQUIPAMIENTO ASOCIADOS A LA VÍA	
C Pasillo entrevías	1,1910 € / m de vía / año
C Iluminación vía	1,3680 € / m de vía / año
C Iluminación playa	2,0260 € / m de vía / año
C Red de protección contra incendios	5,9530 € / m de vía / año
C Muelle de carga / descarga	52,4900 € / m de vía /año
COMPONENTES DE EQUIPAMIENTO OPCIONALES	
C Bandeja recogida grasas	521,5160 € / ud / año
C Bandeja recogida carburante	820,0490 € / ud / año
C Escaleras de acceso a cabina	20,9450 € / ud / año
C Foso-piquera de descarga	118,0500 € / ud / año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	188,3880 € / ud / año
C Rampa para carga / descarga	602,6130 € / ud / año
C Toma suministro de agua, eléctrico o aire comprimido	43,7500 € / ud / año

a) **Para esta modalidad del canon se establecen las siguientes bonificaciones:**

1º Bonificación por concurrencia.

Cuando una instalación sea utilizada por un adjudicatario principal y uno o varios adjudicatarios secundarios, el importe del canon se calculará de la forma siguiente:

Para los adjudicatarios secundarios será el importe resultante de aplicar a la fórmula descrita anteriormente en este apartado un coeficiente de uso K puntual:

Canon B1 = (Cbase + Cequipamiento) × T × K

Para el adjudicatario principal, a partir del momento de la utilización de la vía en la instalación por un segundo adjudicatario, el importe del canon será el resultante de aplicar a la fórmula de cálculo anterior un coeficiente T igual a la diferencia entre el tiempo adjudicado inicialmente y el tiempo concedido al segundo o segundos adjudicatarios. El resto de los parámetros se mantendrán según el cálculo inicial.

2º Bonificación para apartado de material de larga duración.

Para aquellas vías especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario para larga duración, se les aplicará un descuento al canon de esta Modalidad B1 en los componentes base, y que se indica en el cuadro siguiente, según la categoría de la vía, según se establece en la Declaración sobre la Red.

VÍAS DE APARTADO	DESCUENTO - PORCENTAJE
CATEGORÍA I	0
CATEGORÍA II	50

b) **Asimismo, se establece un recargo a los adjudicatarios que, habiendo obtenido una adjudicación de capacidad para determinada instalación y periodo, cancelen dicha reserva con anterioridad a la finalización del periodo adjudicado, quedando determinado de esta forma el importe de la penalización:**

1.º Para aquellas instalaciones sin capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso puntual, por un día completo o por horas:

- Las cancelaciones realizadas con una antelación mayor de 24 horas al uso de la instalación no tendrán penalización alguna.
- Las cancelaciones realizadas con una antelación inferior a 24 horas al uso de la instalación abonarán el cien por cien del canon.

2.º Para aquellas instalaciones con capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso continuado o bien para un periodo de uso puntual por días completos, las cancelaciones deberán realizarse con una antelación mínima de 30 días naturales y:

- Si no se ha utilizado el 50 por ciento del periodo adjudicado deberán abonar un importe mínimo equivalente al 50 por ciento del importe total del canon.
- Si se ha utilizado más del 50 por ciento del periodo adjudicado no tendrán penalización alguna.

* **Para la modalidad B2,** la cota integra será la que resulte de aplicar a cada tren la tarifa unitaria por el tiempo de estacionamiento en función del periodo horario y la categoría de la estación.

Se distinguen dos periodos horarios en función de la saturación en las estaciones, el periodo de saturación ordinaria comprendido entre las 5:00 horas y las 23:59 horas y el periodo horario de menor saturación comprendido entre las 0:00 horas y las 4:59 horas para el que se establece una tarifa reducida.

Esta modalidad se aplicará en los casos de circulación de trenes especiales con parada en estaciones fuera de su horario de apertura y cierre que generen la necesidad de una apertura extraordinaria de las mismas.

Se establecen las siguientes cuantías:

CATEGORÍA DE ESTACIONES	SATURACIÓN ORDINARIA DE 5,00 H A 23,59 H TIPO DE ESTACIONAMIENTO			SATURACIÓN BAJA DE 00,00 H A 04,59 H TIPO DE ESTACIONAMIENTO		
	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

En las Tablas de Referencia, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

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

Con carácter general se establece un período de quince minutos durante el cual el canon no será aplicable.

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

Para la liquidación del canon en este supuesto de utilización de vías como vías de apartado se utilizarán los gráficos de ocupación de vía.

* **Para la modalidad B3,** a cuota íntegra será la que resulte de aplicar la tarifa unitaria, determinada en función de la categoría de la estación y del tipo de operación a realizar en el tren, al número de operaciones de cada tipo realizadas durante el tiempo de estacionamiento.

CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA LA REALIZACIÓN DE DETERMINADAS OPERACIONES	
OPERACIÓN	EUROS
Operación limpieza de tren en estaciones categoría 1-2.	0,6818
Operación limpieza de tren en resto estaciones.	0,5681
Carga y descarga a bordo del tren en estaciones categoría 1-2.	0,6722
Carga y descarga a bordo del tren en resto estaciones.	0,5601
POR OTRAS OPERACIONES	0,3947

En las Tablas de Referencia, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías

El catálogo de vías disponibles, sus características y su equipamiento se detalla en el catálogo anexo a esta declaración sobre la red.

C) CANON POR UTILIZACIÓN DE PUNTOS DE CARGA TITULARIDAD DE LOS ADMINISTRADORES GENERALES DE INFRAESTRUCTURA, (MODALIDAD C)

Mediante esta modalidad se repercutirán los costes directamente asociados al mantenimiento y reposición de las vías de carga y descarga de mercancías y el equipamiento adicional que, en su caso, pueda estar asociado a estas. Para ello, se emplearán los componentes base, bonificaciones y penalizaciones del canon de utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobra, de mantenimiento de lavado y limpieza y de suministro de combustible a los que se añadirá el tipo de pavimento, con las cuantías que determinen los administradores de infraestructuras y que serán objeto de publicación en la declaración sobre la red.

Constituye el presupuesto de hecho, de conformidad con lo previsto en el artículo 98.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, el uso de puntos de carga titularidad de los administradores generales de infraestructura, que incluye la utilización de vías de carga y descarga de mercancías.

Para la utilización de estas instalaciones de servicio, se precisará de la obtención de capacidad en la instalación, que será requerida por el obligado al pago al administrador de infraestructuras.

El catálogo de puntos de carga disponibles, las características de sus componentes básicos y equipamiento se publicará en la declaración sobre la red.

La cuota íntegra de esta modalidad será la resultante de computar el importe por utilización de la vía completa autorizada, el componente asociado al uso de la franja de superficie paralela a vía (playa), el importe asociado al equipamiento con el que está dotado esa vía y el importe del equipamiento opcional solicitado, aplicando el importe unitario de cada concepto por las unidades correspondientes, prorrateando para el periodo solicitado y afectado por el coeficiente de rendimiento establecido.

El importe se calculará mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Canonc} = (\text{Cbase} + \text{Cequipamiento}) \times T \times K$$

Donde:

$$\text{Cbase} = (\text{Longitud de la vía} \times \text{Cvía}) + (\text{Longitud de catenaria} \times \text{Ccatenaria}) + (\text{n.º desvíos} \times \text{Cdesvío}) + (\text{Longitud de playa} \times \text{Cpavimento})$$

La cuantía mínima del canon para esta modalidad será el equivalente al de un periodo mínimo de uso de 8 horas.

CANON POR UTILIZACIÓN DE PUNTOS DE CARGA TITULARIDAD DE LOS ADMINISTRADORES GENERALES DE INFRAESTRUCTURA (MODALIDAD C)

COMPONENTES BASE	
C Vía	5,4020 € / m de vía / año
C Catenaria	1,8260 € / m de catenaria / año
C Desvío Tipo I (manual)	564,7550 € / ud - año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,9540 € / ud / año
C Playa Tipo I (hormigón/adoquín)	19,3400 € / m - año
C Playa Tipo II (aglomerado)	11,2320 € / m - año
C Playa Tipo III (zahorras)	5,1910 € / m - año
COMPONENTES DE EQUIPAMIENTO ASOCIADOS A LA VÍA	
C Pasillo entrevías	1,1910 € / m de vía / año
C Iluminación vía	1,3680 € / m de vía / año
C Iluminación playa	2,0260 € / m de vía / año
C Red de protección contra incendios	5,9530 € /m de vía / año
C Muelle de carga/descarga	52,4900 € /m de vía / año
COMPONENTES DE EQUIPAMIENTO OPCIONALES	
C Bandeja recogida grasas	521,5160 € / ud / año
C Bandeja recogida carburante	820,0490 € / ud / año
C Escaleras de acceso a cabina	20,9450 € / ud / año
C Foso-piquera de descarga	118,0500 € / ud / año
C Foso de mantenimiento (sin tomas)	188,3880 € / ud / año
C Rampa para carga/descarga	602,6130 € / ud / año
C Toma suministro de agua, eléctrico - aire comprimido	43,7500 euros/ud/año

7.3.2.3. DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA INSTALACIÓN

FICHAS DESCRIPTIVAS DE INSTALACIONES DE SERVICIO

De conformidad con el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177, los explotadores de instalaciones de servicio elaborarán una descripción de las instalaciones de servicio y de los servicios de que sean responsables, que deberá incluir la información que se cita en dicho artículo.

Para facilitar el acceso a la información de las características técnicas de las instalaciones de servicio, el administrador de infraestructuras ha desarrollado una aplicación informática denominada PISERVI, Portal de Instalaciones de Servicio, disponible en la web del administrador de infraestructuras como anexo a esta Declaración sobre la Red..

PISERVI permite acceder a la información de las instalaciones de servicio: terminales de carga, estaciones de viajeros, instalaciones de mantenimiento, cargaderos privados, cambiadores de ancho y ejes, etc., mediante búsquedas selectivas a partir de criterios como: ubicación geográfica, tipo de instalación, tipo de servicio, etc., lo que facilita la planificación de los servicios ferroviarios por parte de las empresas ferroviarias y otros operadores logísticos.

Asimismo, cuenta con un mapa interactivo de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) con capacidad de combinar diferentes criterios de búsqueda. En este caso las instalaciones resultado de las búsquedas se representarán sobre el visor de mapas y se podrá seleccionar y visualizar su Ficha Descriptiva.

Acceso a PISERVI

Documento disponible en la web del administrador de infraestructuras como anexo a esta Declaración sobre la Red.

PLANIMETRÍA BÁSICA DE SERVICIOS EN LAS ESTACIONES DE VIAJEROS

Las empresas ferroviarias interesadas en obtener información adicional sobre la planimetría básica de una estación de viajeros deberán consultar con:

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

7.3.2.4. PRECIOS

CONDICTIONES GENERALES DE FACTURACIÓN DE LOS SERVICIOS CONEXOS

Los precios establecidos en cada categoría de los servicios ferroviarios conexos no incluyen salvo indicación expresa, los costes de suministros de energía eléctrica, de agua, de gas, de comunicaciones o de suministros o servicios similares, siendo por cuenta de las EE.FF. los gastos por consumos o suministros que facilite o preste el administrador de infraestructuras ferroviarias.

En aquellos casos que las EE.FF. no puedan contratar directamente los suministros con las empresas suministradoras, se tendrá en cuenta lo siguiente:

El administrador de infraestructuras ferroviarias, en caso de realizar la prestación de los suministros, efectuará el cálculo de los costes correspondientes a los consumos de la siguiente manera:

SUMINISTROS INCLUIDOS EN EL PRECIO DEL SERVICIO

Para el establecimiento del precio del servicio se ha considerado un consumo medio estimado teniendo en cuenta el consumo de los equipamientos del sector, como por ejemplo en el caso de la maquinas autoventa.

SUMINISTROS EN CASO DE LOCALES / ESPACIOS

Los consumos de servicios suministrados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se calcularán en base a la superficie ocupada del local/espacio.

SUMINISTROS MEDIDOS POR CONTADOR

La unidad tarifaria se calculará dividiendo el importe del recibo periódico presentado por la compañía suministradora del servicio entre el número de unidades de medida consumidas, más un incremento del 9% en concepto de gastos de gestión.

RESTO DE LOS SUMINISTROS

La unidad tarifaria se calculará distribuyendo el montante total del coste del recibo periódico presentado por la compañía suministradora del servicio, teniendo en cuenta los factores siguientes:

- En el caso de suministro de agua, el caudal de las instalaciones utilizadas por las EE.FF. y horas de consumo, más un incremento del 9 % en concepto de gastos de gestión.
- En el caso de suministro de energía, la tipología de las instalaciones utilizadas por las EE.FF., y horas de consumo, más un incremento del 9% en concepto de gastos de gestión.
- En el caso de gas, metros cuadrados totales de la superficie incluida en el recibo periódico y los metros cuadrados de la superficie utilizada por las EE.FF. más un incremento del 9% en concepto de gastos de gestión.

PRECIOS DE LOS SERVICIOS BÁSICOS

En las siguientes tablas se indican los precios de los servicios básicos por categoría de estación, las cuantías indicadas están expresadas sin impuestos indirectos salvo indicación en contrario.

Estos precios entrarán en vigor el 1 de enero de 2025 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2025, continuando su vigencia a partir de esta fecha hasta tanto no se aprueben unos nuevos que los sustituyan; son de aplicación para los Servicios que se presten en las instalaciones de servicio pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por el administrador de infraestructuras.

SB-1	SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO DE TRENES EN VÍAS CON ANDÉN PARA SERVICIOS COMERCIALES U OTRAS OPERACIONES Y VÍAS DE APARTADO
	Los importes se encuentran disponibles en el apartado anterior de Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructuras, Modalidad B2 y B3 vías con andén en estaciones para el estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros y otras operaciones.

SB-5	ACCESO A LOS EDIFICIOS Y ANDENES EN LAS ESTACIONES DE VIAJEROS PARA SU UTILIZACIÓN POR LOS VIAJEROS USO DE LAS ESTACIONES POR LOS VIAJEROS
	Los importes se encuentran disponibles en el apartado anterior de Cánones por la utilización de estaciones de viajeros, Modalidad A.

SB-7	LOCAL PARA EL SERVICIO DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ -m^2 -mes			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
20,90	17,55	13,57	10,51	5,92
No incluye los gastos por consumos, suministros, servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso del local, que serán por cuenta de la E.F.				

SB-8	ESPACIO PARA MÁQUINAS DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ máquina -mes- (para una superficie estándar de 0,75m²)			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
210,00	151,00	105,00	75,00	54,00

Las unidades con una ocupación mayor a la estándar se facturarán como 2 unidades.
El consumo eléctrico está incluido en el precio.
No incluye los gastos por servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso de la máquina, que serán por cuenta de la E.F.

SB-9	LOCAL PARA EL PERSONAL DE SERVICIOS A BORDO			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ -m² -mes			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
12,17	10,23	7,90	6,12	4,74

No incluye los gastos por consumos, suministros, servicios o mantenimiento derivados del uso del local, que serán por cuenta de la E.F.

SB-10	SERVICIO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA EN ESTACIONES	
Estaciones con Servicio Permanente	€/Viajero Equivalente	*0,1178* € / Viajero Equivalente
Estaciones con Servicio Puntual	€/Asistencia	*45,90* € / Asistencia
EQUIVALENCIA DE VIAJEROS		
Tipología de Viajero	Viajeros Equivalentes	
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBANO	0,39093	

La determinación de los viajeros equivalentes a facturar se obtendrá multiplicando el coeficiente asociado a cada tipología por el total de los viajeros, subidos y bajados, declarados por el operador ferroviario en el mes correspondiente a efectos de cánones.

Dado que la adecuación de los recursos puestos a disposición del servicio está directamente ligada a la evolución de la demanda prevista en términos de volumen de viajeros subidos y bajados en las estaciones en las que el servicio se presta, unido a la necesidad, en su caso, de adecuación de los recursos puestos a disposición del servicio en función de la misma, al final de cada semestre se llevará a cabo la regularización de los importes facturados en base a los precios reales que resulten para el periodo regularizado, en función del número de viajeros reales y de los costes incurridos por el administrador de infraestructuras con las empresas proveedoras del servicio, mediante la emisión de factura adicional o nota de abono, según resulte.

Las asistencias en las estaciones con Servicio Puntual que sean anuladas se facturarán si la anulación no se produce con una antelación superior a 3 horas de la hora del paso del tren para el que fueron solicitadas.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA:

Los modelos de solicitud de los servicios básicos en el ámbito de las estaciones de transporte de viajeros se encuentran disponibles en el Anexo C.

PRECIOS DE LOS SERVICIOS AUXILIARES

En las siguientes tablas se indican los precios de los servicios auxiliares por categoría de estación, las cuantías indicadas están expresadas sin impuestos indirectos salvo indicación en contrario.

Estos precios entrarán en vigor el 1 de enero de 2025 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2025, continuando su vigencia a partir de esta fecha hasta tanto no se aprueben unos nuevos que los sustituyan; son de aplicación para los Servicios que se presten en las instalaciones de servicio pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por el administrador de infraestructuras.

SX-4	ESPACIOS PARA PRESTAR SERVICIOS DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN PUNTUAL			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ -m² - mes * €/ -m² -día * €/ -m² -hora (mínimo una hora)			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	**CATEGORÍA 2**	**CATEGORÍA 3**	**CATEGORÍA 4**	**PRECIO HASTA 4m²**
746,25	537,75	477,75	298,50	€/Mes
233,19	168,04	149,29	93,28	€/Día
6,35	4,57	4,06	2,54	€/Hora

El consumo eléctrico está incluido en el precio.
No se incluye el almacenaje de los mostradores en el caso de que fuera requerido por el cliente.
No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos instalados.

SX-5	ESPACIO PARA ALMACENAMIENTO EQUIPAMIENTOS MÓVILES			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ -m² -mes			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	**CATEGORÍA 2**	**CATEGORÍA 3**	**CATEGORÍA 4**	**CATEGORÍA 5**
1,82	1,54	1,18	0,92	--------

No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos almacenados.
No se incluye el consumo eléctrico.

SX-6	PUNTO DE CONTROL DE ACCESO A ANDENES			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ tren			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
0,5396	0,5396	0,5396	0,5396	--------

El consumo eléctrico está incluido en el precio
No se incluye el consumo de datos.

SX-7	PUNTO DE ATENCIÓN DE ÚLTIMA HORA			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/mostrador-mes, para espacios de hasta 2 m2 en zonas de embarque. * €/m2-mes, para espacios de hasta 15 m2 fuera de las zonas de embarque.			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN)				
ESPACIOS DE HASTA 2M² EN ZONAS DE EMBARQUE				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
20,60	20,60	20,60	20,60	--------
ESPACIOS DE HASTA 15M² FUERA DE LAS ZONAS DE EMBARQUE				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
20,90	17,55	13,57	10,51	--------

En los mostradores de hasta 2 m2 móviles, se incluye el consumo eléctrico. Los mostradores de 2 m2 y 15 m2 fijos, no incluyen el consumo eléctrico.
No se incluye servicio de vigilancia específica por lo que no se ofrece la custodia de los elementos instalados.
No se incluye el consumo de datos.

SX-8	TAQUILLA EN VESTUARIO DE USO COMPARTIDO			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ taquilla-mes			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN) El precio mensual por unidad de taquilla alquilada es el siguiente:				
CATEGORÍA 1	**CATEGORÍA 2**	**CATEGORÍA 3**	**CATEGORÍA 4**	**CATEGORÍA 5**
15,45	15,45	15,45	15,45	--------
El consumo eléctrico está incluido en el precio.				

SX-9	GESTIÓN DE OBJETOS PERDIDOS			
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ mes			
PRECIOS (DEPENDIENDO DE LA CATEGORÍA DE LA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	**CATEGORÍA 2**	**CATEGORÍA 3**	**CATEGORÍA 4**	**CATEGORÍA 5**
747,56	235,31	124,10	63,50	--------

SX-10	LOCALES PARA ATENCIÓN A CLIENTES
UNIDAD DE FACTURACIÓN	* €/ m2-mes

PRECIOS (DEPENDIENDO DE CADA ESTACIÓN Y TENDRÁN BONIFICACIONES O PENALIZACIONES EN FUNCIÓN DE LOS VIAJEROS OBJETIVO DE LA ESTACIÓN)													
CONCEPTO	ALACANT TERMINAL	BARCELONA SANTS	CAMP DE TARRAGONA	CÓRDOBA	GIRONA	LLEIDA PIRINEUS	MADRID CHAMARTIN CLARA CAMPOAMOR	MADRID PUERTA AT ALMUDENA GRANDES	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	SEVILLA SANTA JUSTA	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	VALLADOLID CAMPO GRANDE	ZARAGOZA DELICIAS
PRECIO BASE	17,00	19,00	17,00	17,00	17,00	17,00	19,00	19,00	17,00	17,00	17,00	17,00	19,00
VIAJEROS OBJETIVO (*)	2.305.382	11.361.245	958.316	1.797.052	790.515	849.998	4.615.542	20.073.040	2.215.276	3.394.713	3.873.861	883.719	3.512.510

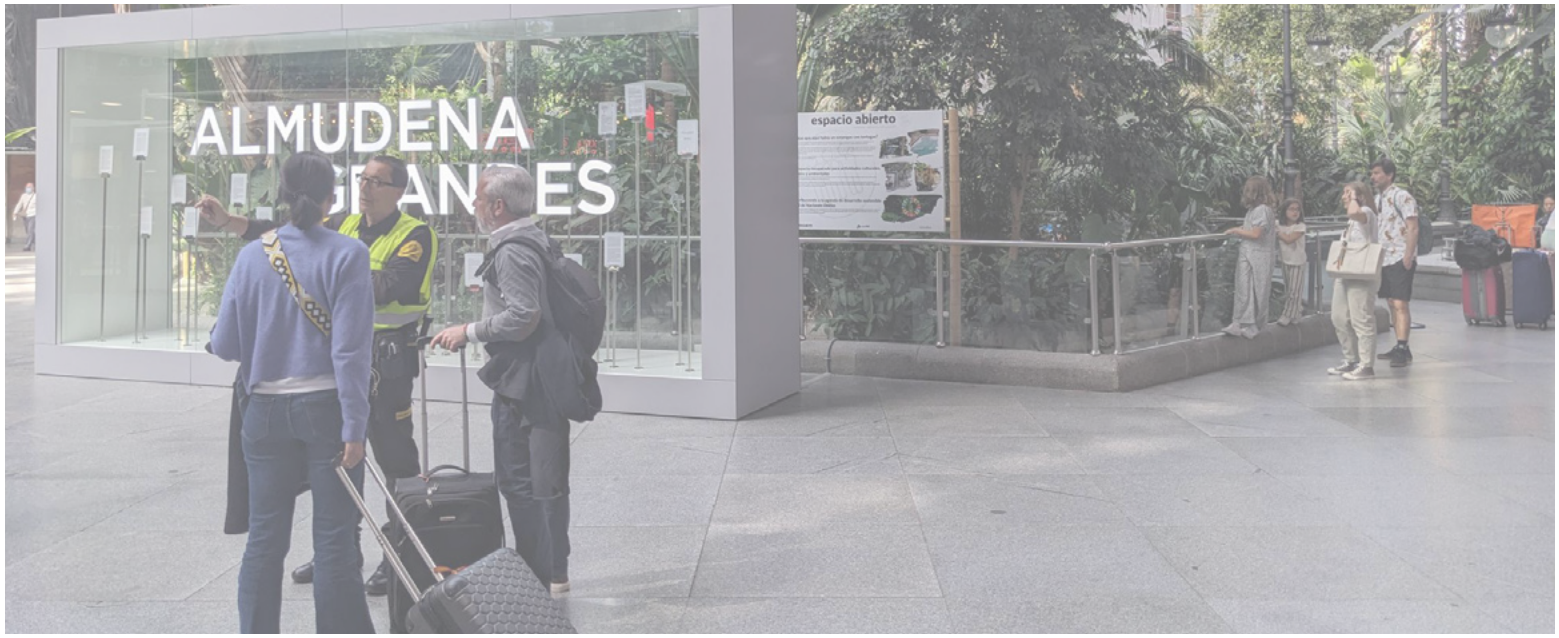
En aquellas estaciones en las que no se alcance el 75% de los viajeros objetivo, se aplicará una bonificación en el precio del 20%. El precio base será de aplicación en una estación cuando los viajeros se sitúen entre el 75% y el 110% de los viajeros objetivo. Una vez alcanzado el 110% de los viajeros objetivo, por cada incremento del 5%, el precio aplicable se incrementará en un 2,5% hasta un máximo del 15%. Mensualmente, se facturará la superficie ocupada al precio base correspondiente en cada estación. Una vez determinado el número de viajeros anual de cada estación se liquidarán las bonificaciones o revisiones de precios correspondientes. No incluye los gastos por consumos, suministros, servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso del local, que serán por cuenta de la E.F.

* Corresponden a los viajeros subidos y bajados por servicios de larga distancia en cada estación durante 2023. En 2026 se actualizarán los precios conforme a los viajeros reales de 2024.

SX-12	SERVICIO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA PARA LA SUBIDA Y BAJADA DE TRENES	
Estaciones con Servicio Permanente	€/Viajero Equivalente	*TARIFA AÑO 2025 - 0,0131 €/Viajero Equivalente*
EQUIVALENCIA DE VIAJEROS		
Tipología de Viajero	Viajeros Equivalentes	Dado que la evolución de los tráficos por parte de las empresas ferroviarias puede afectar a la demanda prevista en términos de volumen de viajeros subidos y bajados en las estaciones en las que el servicio se presta, unido a la necesidad, en su caso, de adecuación de los recursos puestos a disposición del servicio en función de la misma, al final de cada semestre se llevará a cabo la regularización de los importes facturados en base a los precios reales que resulten para el periodo regularizado, en función del número de viajeros reales y de los costes incurridos por el administrador de infraestructuras con las empresas proveedoras del servicio, mediante la emisión de factura adicional o nota de abono, según resulte
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBANO	0,39093	

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA:

Los modelos de solicitud de los servicios auxiliares en el ámbito de las estaciones de transporte de viajeros se encuentran disponibles en el Anexo C.



TABLAS DE REFERENCIA PARA LA APLICACIÓN DE CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

A continuación se recoge la clasificación nominativa por categoría de las estaciones.

CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES.

TABLA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIONES (EN VIGOR DESDE 01/01/2025)			
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4
ALACANT / ALICANTE TERMINAL	ANTEQUERA-SANTA ANA	CÁCERES	A GUDIÑA PORTA DE GALICIA
ALBACETE LOS LLANOS	CAMP DE TARRAGONA	CALATAYUD	ANTEQUERA AV
BARCELONA SANTS	CASTELLÓ DE LA PLANA	ELX/ELCHE AV	LOJA
CÓRDOBA	CIUDAD REAL	GUADALAJARA-YEBES	MEDINA DEL CAMPO AV
GIRONA	CUENCA FERNANDO ZÓBEL	MURCIA DEL CARMEN	REQUENA-UTIEL
LLEIDA-PIRINEUS	FIGUERES-VILAFANT	PUENTE GENIL-HERRERA	SAN SEBASTIÁN/DONOSTIA
MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR	GRANADA	VILAGARCÍA DE AROUSA	SANABRIA AV
MADRID-PUERTA DE ATOCHA-ALMUDENA GRANDES	LEÓN	VILLENA ALTA VELOCIDAD	VILLANUEVA DE CÓRDOBA
MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	OURENSE	ZAMORA	
SEVILLA-SANTA JUSTA	PALENCIA		
VALÈNCIA JOAQUÍN SOROLLA	PONTEVEDRA		
VALLADOLID-CAMPO GRANDE	PUERTOLLANO		
ZARAGOZA DELICIAS	SANTIAGO DE COMPOSTELA		
	SEGOVIA-GUIOMAR		
	TOLEDO		
	VIGO URZAIZ		

TABLA - PRESTACIONES MÍNIMAS POR LA UTILIZACIÓN DE LAS ESTACIONES DE VIAJEROS

El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará anualmente en la DR las Prestaciones Mínimas según categoría de estación de transporte de viajeros.

A continuación, se incluye la matriz de servicios por categoría de estación, esta matriz refiere una prestación de servicios comunes a todas las estaciones de una misma categoría. Ciertas estaciones de una categoría pueden tener servicios de categoría superior.

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Protección civil	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de autoprotección o plan de emergencia.	Medios de protección conforme a normativa, plan de emergencia o medidas de emergencia	Medios de protección conforme a normativa. Medidas de seguridad	Medios de protección conforme a normativa, plan de emergencia o medidas de emergencia	
Accesibilidad	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	Conforme a normativa	
Iluminación	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En accesos, en andenes, en áreas abiertas del edificio de viajeros.	En andenes, en áreas públicas abiertas	En accesos, en andenes, en áreas públicas abiertas	En horario comercial de apertura de la estación.
Señalización	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De orientación, de identificación servicios y áreas	De identificación andenes	De orientación, de identificación servicios y áreas	Incluye además identificación de la estación en todas las categorías.
Mobiliario para clientes	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	Bancos, papeleras	-	Bancos, papeleras	
Información sobre horarios de trenes	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	S.I.V.=Sistema de información al viajero, incluye monitores y/o teleindicadores
Protección contra inclemencias climatológicas	Vestíbulo y marquesina	Vestíbulo y marquesina	Vestíbulo y marquesina	Marquesina o refugio	-	Marquesina o refugio	
Cronometría	En andenes y vestíbulo	En andenes y vestíbulo	En andenes y vestíbulo	En andenes	-	En andenes	
Información sobre trenes en circulación	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	S.I.V.=Sistema de información al viajero, incluye monitores y/o teleindicadores
Información sobre la estación	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía, puntos interactivos	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	-	App "Adif en tu móvil", vitrinas	

SERVICIOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIONES
Atención a clientes	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	Reclamaciones, quejas y sugerencias en Web "www.adif.es"	
Aseos	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	Masculino, femenino, adaptado a PMR'S	-	-	-	Los aseos públicos gratuitos en zona restringida de acceso a viajeros pueden coexistir con aseos de pago en zonas públicas de libre acceso.
Áreas de espera	Espacio acondicionado en vestíbulo y/o sala de embarque	Espacio acondicionado en vestíbulo	Espacio acondicionado en vestíbulo	-	-	-	Sala de embarque incluye control de accesos, mobiliario y equipos de información para mejora de confort.
Climatización	Áreas en vestíbulo con calefacción y refrigeración	Áreas en vestíbulo con calefacción y refrigeración	-	-	-	-	Niveles de consigna conforme a normativa de eficiencia energética.
Medios de transporte vertical	Ascensores, escaleras o rampas mecánicas	Ascensores, escaleras o rampas mecánicas	-	-	-	-	Alcanza exclusivamente a estaciones con diferentes niveles de altura.
Intermodalidad	Espacios reservados bus, taxis, otros medios de transporte, subida/ bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, otros medios de transporte, subida/ bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, subida/bajada clientes	Espacios reservados bus, taxis, subida/bajada clientes	-	-	En categorías 1 y 2 se dispone de aparcamiento de pago. En estaciones intermodales incluye áreas de intercambio con otros modos de transporte
Otros equipamientos	Carros portaequipajes	-	-	-	-	-	

Para una repercusión de costes más precisa, se tendrán en cuenta los tipos de trenes y los tipos de paradas y si las mismas se realizan fuera del horario de apertura de las instalaciones.

Los trenes y viajeros se clasificarán, para los efectos de la Modalidad regulada en el artículo 7 del Reglamento de determinación de cánones ferroviarios, de la forma siguiente:

TABLA. TIPOS DE TREN A EFECTOS DE CANON ESTACIONES DE VIAJEROS (MODALIDAD A.)	
TIPO	CARACTERÍSTICAS
Larga distancia	Trenes con trayecto origen-destino superior o igual a 300 kilómetros. Se incluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia con recorrido inferior a 300 kilómetros.
Interurbanos	Trenes con trayecto origen-destino inferiores a 300 kilómetros que al menos parte de su recorrido discurre fuera de un núcleo de cercanías. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
Urbanos o suburbanos	Trenes cuyo recorrido discurre íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.

7.3.2.5. REQUISITOS GENERALES Y CONDICIONES DE ACCESO

CONDICIONES DE ACCESO A LAS ESTACIONES

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá establecer condiciones de acceso particulares a las estaciones de transporte de viajeros por razones de seguridad o salud que supongan el establecimiento de medidas de control para garantizar la permanencia de clientes y usuarios en las mismas.

CONDICIONES DE ACCESO A LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS

- Tendrán derecho a presentar solicitudes de capacidad las EE.FF. que cumplan con los requisitos reglamentariamente establecidos. En el caso de los servicios ferroviarios conexos se considerará además como requisito que los trenes que operan efectúen parada comercial de viajeros en la estación para la que solicita el acceso a las instalaciones y a estos servicios.
- Las EE.FF. deberán suministrar la información comercial de sus circulaciones a través de un servicio de mensajería normalizada, según esquema sistematizado que publicará el administrador de infraestructuras en la DR. De especial interés es que las EE.FF. informen al administrador de infraestructuras sobre la programación de los trenes de alta capacidad y ocupación. Se trata de trenes con más de 800 plazas ofertadas y más de 800 viajeros. No se requiere conocer el número concreto de viajeros, sino la programación de trenes de estas características con objeto de poder mejorar la coordinación y priorización de las operaciones con las EE.FF. en las estaciones.
- Las EE.FF. o terceros serán responsables frente al administrador de infraestructuras ferroviarias de los daños y perjuicios que causen a éste, tanto en personas como en cosas, así como en sus instalaciones, maquinaria, infraestructura ferroviaria, etc. A este respecto, las EE.FF. deberán cumplir los Procedimientos establecidos con relación al Seguimiento de Actividades en Estaciones de Viajeros

- Todas las comunicaciones en materia de solicitud de servicios se efectuarán en castellano.
- En los consumos de suministros deberán tenerse en cuenta buenas prácticas ambientales y fomentar el ahorro de recursos naturales.

Si las EE.FF. necesitarán obtener más información sobre el detalle de la prestación de los servicios o las ubicaciones de espacios disponibles en las estaciones, pueden dirigirse a la Dirección de Estaciones de Viajeros.

ZONAS DE ACCESO RESTRINGIDO EN EL INTERIOR (SALA DE EMBARQUE Y ANDENES)

En algunas estaciones de viajeros se han dispuesto zonas de acceso restringido previo al embarque de los trenes por lo que se requerirá un control previo a los clientes que deseen acceder a las mismas. El tiempo de antelación con el que se podrá acceder a estas zonas será comunicado con antelación a las empresas ferroviarias al objeto de que informen a sus clientes.

Antes de acceder a los trenes, las empresas ferroviarias podrán efectuar un control de verificación de las condiciones comerciales con las que viajan sus clientes (check in). A estos efectos, cuando sea posible, las empresas ferroviarias podrán hacer uso de los puntos de control de acceso adyacentes, al objeto de agilizar las operaciones de embarque al tren, siempre que no interfieran con las operaciones de otra empresa ferroviaria, debiendo contar con la autorización del administrador de infraestructuras. Asimismo, podrán valerse de elementos de apoyo de su propiedad para la mejor realización de las operaciones (banderolas, orientadores de flujos, etc.). En ningún caso estos elementos de apoyo incorporarán publicidad sobre los productos o servicios ofrecidos por las EE.FF.

Se establece un tiempo máximo de 30 minutos para que las EE.FF. puedan realizar la verificación de las condiciones comerciales con las que viajan sus clientes.

El control previo de acceso a esas zonas requiere la normalización de la información básica presente en los títulos de transporte.

La labor encomendada al administrador de infraestructuras de asegurar la seguridad en las estaciones en un contexto de multioperador, hace necesarias la normalización en la información que contienen los títulos de transporte de los distintos operadores que prestan servicios de transporte de viajeros.

Esta homogeneización facilita el control en los accesos a las salas de embarque y andenes en el momento del acceso a los trenes, validando que el título de transporte presentado reúne unas garantías mínimas para permitir el acceso a andenes.

La información que deberá mostrar obligatoriamente cada billete será codificada mediante la utilización de los códigos tipo AZTEC.

La información que el Administrador utilizará para identificar un billete en el momento de realizar el control previo de acceso será la siguiente:

ORDEN	CAMPOS DEL CÓDIGO AZTEC	POSICIONES	OBSERVACIONES
1	Un número de control o secuencial propio de cada empresa	13 posiciones	
2	Empresa	5 posiciones	
3	Número comercial del tren	5 posiciones	
4	Fecha de viaje	10 posiciones	dd/mm/yyyy
5	Hora de salida del tren	5 posiciones	hh:mm
6	Estación de origen	7 posiciones	En caso billetes nacionales los dos primeros dígitos serán 00
7	Estación de destino	7 posiciones	En caso billetes nacionales los dos primeros dígitos serán 00
8	Coche	3 posiciones	Tren sin reserva vendrá no relleno
9	Asiento	3 posiciones	Tren sin reserva vendrá no relleno
10	Billete combinado	2 posiciones	En este caso se completarán con 00
11	Estación intermedia el billete combinado	7 posiciones	En caso billetes nacionales los dos primeros dígitos serán 00
12	Reservado al administrador de infraestructuras	33 posiciones	En este caso se completarán con 00
13	Espacio a utilizar por los operadores de forma discrecional (*)	316 posiciones	
14	Firma SHA1withDSA (**)	100 posiciones	Firma de los campos anteriores (1 al 13) con el algoritmo SHA1withDSA

El código AZTEC impreso en los billetes tendrá las siguientes características técnicas:

- Capas: 10.
- Tamaño: 57x57 píxeles.
- Capacidad: 516 dígitos 414 letras 256 bytes.

Las posiciones iniciales que no tengan valor alguno se representarán con ceros, para evitar confundir campos blancos con nulos.

Como consideración previa, hay que indicar que los campos del 1 al 11, son todos legibles.

(*) Si el operador lo precisa podrá utilizar el espacio libre del campo 13.

(**) Se incluirá en el campo 14 una firma del contenido de los campos del 1 al 13 para evitar que sea manipulado, para esta firma, se utilizará el algoritmo SHA1withDSA. Cada operador dispondrá de una clave privada utilizada para firmar y otra pública (conocida por el administrador de infraestructuras) que se utiliza para validar la firma.

7.3.2.6. ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

La Adjudicación de capacidad en instalaciones de servicio (vías) gestionadas o explotadas por el administrador de infraestructuras se describe en el apartado 7.3.1. Disposiciones Comunes.

La adjudicación de capacidad para que las empresas ferroviarias puedan prestar determinados servicios a sus clientes en las estaciones de viajeros o demande, en el caso de que el administrador de infraestructuras los preste, servicios al administrador, se encuentra recogido en un proceso específico.

PROCESO PARA LAS SOLICITUDES DE ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO Y A LOS SERVICIOS VINCULADOS O CONEXOS AL TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESTACIONES DE VIAJEROS

Este procedimiento será de aplicación, con carácter general, a los accesos a las instalaciones y a todos aquellos servicios vinculados al transporte ferroviario de viajeros en estaciones de viajeros.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

1.1. TIPOS DE SOLICITUDES

POR NECESIDADES

De conformidad con el Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017, las solicitudes se diferencian entre:

a) Acceso a las instalaciones de servicio:

   Son aquellas que requieren de un espacio para que la empresa ferroviaria pueda llevar a cabo el servicio que ha previsto en la estación de viajeros.

b) Acceso a los servicios ferroviarios conexos:

   Son aquellas en las que el administrador de infraestructuras, como explotador del servicio, presta el mismo y la empresa ferroviaria se lo demanda.

   En cada una de las solicitudes se especificará el tipo al que se corresponde.

EN FUNCIÓN DEL USO

Dadas las diferentes características de los servicios, la empresa ferroviaria podrá realizar diferentes tipos de solicitudes en función de las características de cada uno de los servicios, utilizando los modelos de solicitud incluidos en el Anexo C.

Al final de este apartado se muestra una tabla resumen de los tipos de solicitudes que se pueden requerir sobre los servicios que, en todo caso, se desarrollan en cada ficha de servicio recogida en este capítulo.

Los tipos de solicitudes que se pueden realizar son:

a) **De uso continuado**

Son aquellas en las que la empresa ferroviaria necesita de un servicio de forma continuada durante un periodo de tiempo que podrá ser de año(s) o meses. Se diferencian a su vez en:

DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD DEL SERVICIO CONTINUADO	TIPO	PROCESO COORDINADO
Plurianuales, máximo duración Acuerdo Marco	A1	Sí
Anual	A21	Sí
	A22	No
Mensual	A32	No

La empresa ferroviaria deberá especificar, en su solicitud, la duración que desea para cada servicio, en función de las que se han previsto en la ficha de servicio de cada uno de ellos.

b) **De uso puntual**

Son aquellas en las que la empresa ferroviaria requiere de un servicio de forma puntual durante un periodo de tiempo que podrá ser de días, horas o por tren. Se diferencian a su vez en:

DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD DE USO PUNTUAL	TIPO	PROCESO COORDINADO
Días	B1	No
Horas	B2	No
Tren	B3	No

La empresa ferroviaria deberá especificar, en su solicitud, la duración que desea para cada servicio, en función de las que se han previsto en la ficha de servicio de cada uno de ellos.

1.2. CALENDARIO DE SOLICITUDES

Dentro del proceso de asignación de capacidad de solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos,, el cumplimiento de los calendarios programados es esencial para garantizar la calidad del mismo y permitir, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios, la adjudicación a las distintas empresas ferroviarias presentes en una estación, así como facilitar que, el conjunto de ellas, dispongan de los espacios necesarios, en su caso, para su prestación.

En todo caso, las solicitudes podrán estar:

a) **Sujetas a calendario**

SOLICITUDES	SOLICITUDES SUJETAS A CALENDARIO	PLAZO MÁXIMO (1)
A1	Plurianuales, duración máxima Acuerdo Marco	Hasta 10 días después de las fechas previstas de apertura de la ventana los días 15 de enero, 15 de abril, 15 de julio y 15 de octubre.
A21	Anuales	

b) **No sujetas a calendario**

SOLICITUDES	SOLICITUDES NO SUJETAS A CALENDARIO
A22, A32, B1, B2, B3	Al menos 48 horas antes de la necesidad
B1, B2, B3	Urgentes

(1) .Días hábiles

1.3. FASES DEL PROCESO

El proceso y la gestión y de solicitudes es distinta según sean solicitudes sujetas a calendario (con coordinación) o no (sin coordinación).

1.3.1. RECEPCIÓN Y RESOLUCIÓN DE SOLICITUDES

ENVÍO Y MODO DE ENVÍO DE LAS SOLICITUDES

SOLICITUDES SUJETAS A PROCESO COORDINADO

Las solicitudes sujetas a proceso coordinado se remitirán, firmadas digitalmente, en los modelos publicados en la DR para cada uno de los servicios, pudiéndose realizar la solicitud para un mismo servicio y para varias estaciones en un único modelo, siempre que quede perfectamente detallada cada una de las solicitudes. En este caso, la solicitud se podrá tramitar de forma agrupada en un único expediente, aunque, cada una de las solicitudes tendrá su propio número de registro.

El envío de la documentación se realizará por medios telemáticos a la sede electrónica de ADIF - Alta Velocidad,

https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index#

(Iniciar Nuevo Trámite-Formulario de Solicitudes, presentación de escritos y comunicaciones).

En el caso de la Sede Electrónica del administrador de infraestructuras, la capacidad total de los ficheros por solicitud se limita a 4,5 Mb, por lo que, en el caso de que la solicitud, escrito o comunicación incluya documentación anexa que supere los límites establecidos, en cuanto al número de documentos anexos y/o al tamaño de los mismos, se puede realizar un segundo asiento registral, y en caso de que sea necesario, sucesivos asientos, con el resto de información, indicando en el asunto del mismo la referencia al número de registro del primero, de forma que se pueda agrupar posteriormente toda la documentación de la solicitud.

Para realizar el registro los interesados deben disponer de DNI electrónico (en caso de que actúen a título particular) o Certificado electrónico en vigor (en caso de que actúen a título particular o como representantes).

Esta página realizará la identificación de usuario mediante la plataforma Cl@ve. Será redirigido a su sistema de validación de identidad, facilitando varios medios de autentificación.

Alternativamente, cabe la posibilidad de que los interesados puedan presentar sus solicitudes/escritos a través del Registro Electrónico General de la Administración General del Estado. https://reg.redsara.es

El Registro Electrónico General de la Administración General del Estado es un registro para la presentación de documentos para su tramitación con destino a cualquier órgano administrativo de la Administración General del Estado, Organismo público o Entidad vinculado o dependiente a éstos, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Al igual que en la Sede Electrónica del administrador de infraestructuras, para realizar el registro los interesados deben disponer de DNI electrónico (en caso de que actúen a título particular) o Certificado electrónico en vigor (en caso de que actúen a título particular o como representantes).

Esta página realizará la identificación de usuario mediante la plataforma Cl@ve. Será redirigido a su sistema de validación de identidad, facilitando varios medios de autentificación.

Para navegadores que no soportan la ejecución de Applets Java es necesario tener instalado Autofirma.

Instrucciones para completar los formularios a través del Registro Electrónico General de la Administración General del Estado:

- En la casilla de organismo destinatario deberán consignar a ADIF-Alta Velocidad. El código DIR de ADIF-Alta Velocidad es EA0008223.
- En la casilla de asunto deberán indicar: Solicitud del servicio (poner el que proceda) en (poner nº de estaciones) estaciones.

Se podrán adjuntar ficheros y documentos que cumplan los siguientes requisitos:

- Formato de ficheros permitidos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Tamaño máximo por fichero: 5 Mb.
- Tamaño máximo del conjunto de ficheros adjuntos: 15 Mb.
- Número máximo de documentos a adjuntar: 5.

En el caso de que la solicitud, escrito o comunicación incluya documentación anexa que supere los límites establecidos, en cuanto al número de documentos anexos y/o al tamaño de los mismos, se puede realizar un segundo asiento registral con el resto de información indicando en el asunto del mismo la referencia al número de registro del primero.

SOLICITUDES NO SUJETAS A PROCESO COORDINADO

La empresa ferroviaria enviará la solicitud de capacidad o de servicio por medios telemáticos a la sede electrónica de ADIF - Alta Velocidad:

https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index#

La respuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias a la solicitud se hará por el mismo medio por el que se realizó la solicitud.

ANÁLISIS DE DISPONIBILIDAD Y VIABILIDAD

SOLICITUDES SUJETAS A PROCESO COORDINADO

Al recibirse por registro, está perfectamente identificada la fecha y hora de recepción

El administrador de infraestructuras ferroviarias analizará las solicitudes recibidas y la disponibilidad de capacidad para atenderlo y, si hay capacidad disponible, se adjudicará directamente, iniciando, en caso de conflicto, el proceso de coordinación.

De conformidad con lo establecido en el Art.8.3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, si la solicitud no contuviera toda la información requerida y necesaria para adoptar una decisión, el administrador de infraestructuras ferroviarias informará de ello a la empresa ferroviaria. El cliente dispondrá de un plazo máximo de 10 días hábiles, a contar desde su recepción, en función de la solicitud realizada, para completar la documentación requerida. Si no se presentara la documentación requerida dentro de ese plazo, la solicitud podrá ser rechazada.

SOLICITUDES NO SUJETAS A PROCESO COORDINADO

Son solicitudes que no requieren coordinación porque hay disponibilidad para atender todas las realizadas por las distintas EE.FF., por lo que, se adjudicará directamente el servicio, según se indica en el punto c) siguiente.

De conformidad con lo establecido en el Artículo 8.3 del Reglamento de ejecución (UE) 2017/2177, si la solicitud no contuviera toda la información requerida y necesaria para adoptar una decisión, el administrador de infraestructuras ferroviarias informará de ello a la empresa ferroviaria. El cliente dispondrá de un plazo máximo de 5 días hábiles desde la recepción de la confirmación de entrega para completar la información. En caso de no presentar la documentación dentro de ese plazo, la solicitud se entiende rechazada.

PLAZOS DE RESPUESTA PARA SERVICIOS QUE NO REQUIEREN PROCESO DE COORDINACIÓN

El administrador de infraestructuras ferroviarias dará respuesta en el plazo máximo de 5 días hábiles que, en caso de ser afirmativa y responder íntegramente a lo solicitado, se considerará adjudicada de forma definitiva. En el caso de que el administrador de infraestructuras ferroviarias tuviera que incluir algún condicionante a la solicitud, enviará su propuesta, que el cliente deberá aceptar o rechazar de forma expresa en un plazo máximo de 5 días hábiles, desde la recepción de la confirmación de entrega.

Por razones excepcionales y justificadas, los clientes podrán solicitar servicios urgentes en un plazo inferior al contemplado para los servicios no sujetos a calendario. Estas solicitudes se prestarán sólo en días hábiles (de lunes a viernes), debiéndose presentar las solicitudes antes de las 12 horas del día anterior para que pueda asignarse capacidad.

En el supuesto de que existiera una necesidad especialmente urgente y excepcional fuera de los tiempos antes señalados, se podrá autorizar por el administrador de infraestructuras ferroviarias mediante un correo electrónico, realizando la formalización de la solicitud posteriormente.

El administrador de infraestructuras ferroviarias no garantiza que se puedan atender todas las solicitudes urgentes realizadas, y tampoco garantiza atender aquellas otras solicitudes no sujetas a calendario y no urgentes que requieran un tiempo de análisis que exceda de las 48 horas de antelación requeridas para la presentación de este tipo de solicitudes.

PLAZOS DE RESPUESTA PARA SERVICIOS QUE PUEDAN REQUERIR DE PROCESO DE COORDINACIÓN

Cuando la solicitud de servicio requiera iniciar el proceso de coordinación, el administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará la adjudicación provisional y definitiva dentro de los siguientes plazos con relación a la solicitud presentada, a contar desde el día hábil siguiente a la recepción de la solicitud por el explotador:

SOLICITUDES	SOLICITUDES SUJETAS A CALENDARIO	PLAZO MÁXIMO
A1	Plurianuales, duración máxima Acuerdo Marco	1 mes
A21	Anuales	

Las empresas ferroviarias podrán realizar alegaciones a la propuesta de asignación provisional de capacidad que haya comunicado el administrador de infraestructuras ferroviarias.

1.3.2. PROCESO DE COORDINACIÓN

Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias reciba una solicitud de prestación de un servicio de acceso a las instalaciones de servicio o a los servicios ferroviarios conexos por una empresa ferroviaria y dicha solicitud sea incompatible con otra solicitud o coincida con una capacidad ya asignada, intentará conseguir la compatibilización de todas las solicitudes mediante la negociación y la coordinación con las empresas ferroviarias afectadas, de conformidad con el Art. 10 del Reglamento de Ejecución 2017/2177.

El administrador de infraestructuras ferroviarias estudiará diferentes opciones que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso a la instalación de servicio o a la prestación de servicios en la instalación. Esas opciones deberán incluir, si procede, medidas que maximicen la capacidad disponible de la instalación, siempre que no acarreen inversiones suplementarias en recursos o equipamiento.

Las solicitudes adjudicadas tras un proceso de coordinación deberán ser ratificadas, de forma expresa, por el cliente.

1.3.3. CRITERIOS DE PRIORIDAD

De conformidad con el Art. 11 del Reglamento, cuando, a pesar del procedimiento de coordinación, las solicitudes de los servicios ferroviarios no puedan compatibilizarse, el administrador de infraestructuras ferroviarias resolverá las solicitudes de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad (*):

1.º Las empresas ferroviarias que ya tengan contratos existentes sobre los servicios o espacios a priorizar y dispongan de un Acuerdo Marco.

2.º Las empresas ferroviarias que ya tengan contratos existentes sobre los servicios o espacios a priorizar y no dispongan de un Acuerdo Marco.

3.º Las empresas ferroviarias con Acuerdo Marco y sin contratos existentes sobre los servicios o espacios a priorizar.

4.º Las empresas ferroviarias sin Acuerdo Marco y sin contratos existentes sobre los servicios o espacios a priorizar.

(*) Estos criterios sólo serán de aplicación tras la firma de los Acuerdos Marco y la primera solicitud de servicios en estaciones. Con carácter previo a la entrada en vigor de los criterios, se priorizarán las solicitudes en función de los trenes con parada prevista en la estación en el momento de la solicitud o, en su caso, comprometidos en la oferta presentada en el proceso de adjudicación de capacidad marco.

Dentro de cada categoría, se priorizará en función de los trenes con parada prevista en la estación en el momento de la solicitud, prevaleciendo las solicitudes de las empresas ferroviarias con más trenes con parada prevista en la estación y así sucesivamente.

El cálculo de los trenes con parada prevista en la estación se hará en términos de la duración de la solicitud asociada al criterio de prioridad (Acuerdo Marco, Horario de Servicio o Ajuste Concertado), incluyendo los que se consideran de larga distancia e interurbanos.

En los casos en los que existan contratos previos con las empresas ferroviarias, pero las peticiones se realicen sobre espacios vinculados con servicios básicos, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá requerir la modificación de la capacidad otorgada al objeto de dar cabida a nuevos operadores.

En estos casos, la empresa ferroviaria tiene derecho a la compensación por las inversiones pendientes de amortizar que, sobre el espacio modificado, se hubieran aprobado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y realizado por la empresa ferroviaria.

El administrador de infraestructuras ferroviarias también podrá tener presente los aspectos contemplados de forma expresa en el citado Art. 11 del Reglamento de Ejecución 2017/2177.

Las solicitudes adjudicadas tras un proceso con intervención de los criterios de prioridad deberán ser ratificadas, de forma expresa, por el cliente.

1.3.4. RECLAMACIONES

De conformidad con lo previsto en el Art. 13.5 de la Directiva RECAST y Art. 14 del Reglamento de Ejecución 2017/2177, si el administrador de infraestructuras ferroviarias no dispone de ninguna alternativa viable, y no se puede dar satisfacción a todas las solicitudes de capacidad correspondientes a la instalación en cuestión, basándose en las necesidades demostradas por la empresa ferroviaria, ésta podrá reclamar ante el organismo regulador (CNMC).

2. USO DE LOS ESPACIOS ADJUDICADOS

Las empresas ferroviarias tienen la obligación de utilizar los locales/espacios adjudicados en las condiciones en que les fueron asignados.

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá realizar un análisis del nivel de utilización de los locales/espacios asignados y podrá proceder a su revocación en caso de no uso total o parcial de los mismos, sin perjuicio de las acciones contempladas en la LSF y de aquellas que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda emprender, en aquellos casos que supongan un quebranto importante para un uso eficaz de las instalaciones de las estaciones de viajeros.

Si una empresa ferroviaria no tiene la intención de hacer uso de la capacidad adjudicada, deberá informar al administrador de infraestructuras ferroviarias sin demoras indebidas y conforme a los plazos previstos en el punto 3.

Los criterios de medición de las instalaciones que se consideran de especial seguimiento por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias son:

a) Locales para la prestación del Servicio de Venta de Billetes e Información atendido

   Para la medición del uso sobre estos locales se considerará, sobre los 4 meses anteriores al análisis, la relación entre el número de horas de apertura programada con relación a las totales que transcurran entre los 30 minutos anteriores a la salida del primer tren de la empresa ferroviaria y los 30 minutos posteriores al último tren de la empresa ferroviaria.

b) Espacios para el Servicio de Venta de Billetes e Información a través de máquinas de autoservicio.

Para la medición del uso sobre estos espacios se considerará, sobre los 4 meses anteriores al análisis, el número de días con incidencias operativas (no funcionamiento) detectadas y comunicadas por el administrador de infraestructuras a la empresa ferroviaria responsable del equipo.

3. CANCELACIONES DE CAPACIDADES ASIGNADAS

Con carácter general, las cancelaciones de solicitudes realizadas con anterioridad al inicio de la ocupación de un espacio o inicio de un servicio tendrán, con carácter general, el siguiente tratamiento:

- Si se realizan con una antelación mayor de 24 horas no tendrán penalización alguna.
- Si se realizan con una antelación inferior a 24 horas, abonarán el 100% del importe total presupuestado.

No obstante lo anterior, se pueden contemplar penalizaciones específicas para determinados servicios que se especifican en sus fichas de descripción del servicio.

Las cancelaciones que se soliciten durante la adjudicación de un espacio o prestación de un servicio tendrán, con carácter general, las siguientes penalizaciones:

- Si no se ha utilizado el 50% del periodo adjudicado deberán abonar un importe mínimo equivalente al 50% del importe total presupuestado.
- Si se ha utilizado más del 50% del periodo adjudicado no tendrán penalización alguna.

No obstante lo anterior, se pueden contemplar penalizaciones específicas para determinados servicios que se especifican en sus fichas de descripción del servicio.

4. COMPROMISOS Y GARANTÍAS MÍNIMAS SOBRE DETERMINADOS SERVICIOS

La naturaleza de algunos de los servicios previstos, la necesidad de garantizar la calidad del mismo y de las inversiones que las empresas ferroviarias o el administrador de infraestructuras ferroviarias puedan llevar a cabo en determinados espacios/locales requiere de unos compromisos mínimos por las partes.

4.1. (SB-7) LOCAL PARA EL SERVICIO DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO (SB-9) LOCAL PARA EL PERSONAL DE SERVICIOS A BORDO Y (SX-10) LOCAL PARA ATENCIÓN A CLIENTES

4.1.1. SOLICITUDES A1 PLURIANUALES, MÁXIMO DURACIÓN ACUERDO MARCO

La empresa ferroviaria que tenga locales adjudicados con una duración máxima 10 años, deberá comprometerse a permanecer 5 años en los mismos.

El administrador de infraestructuras ferroviarias garantiza la permanencia en los locales adjudicados durante el plazo del Acuerdo Marco, así como las inversiones que hubiera realizado en los términos previstos en este documento.

4.1.2. SOLICITUDES A21 ANUALES

La empresa ferroviaria, previa aceptación por su parte de los locales adjudicados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, deberá comprometerse a permanecer 1 año en los mismos.

El administrador de infraestructuras ferroviarias garantiza la permanencia en los locales adjudicados durante ese plazo, así como las inversiones que hubiera realizado en los términos previstos en este documento.

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suscribir acuerdos que excedan el plazo inicialmente previsto para este tipo de solicitudes cuando se propongan y aprueben inversiones en los locales que no puedan amortizarse dentro del período contratado.

5. SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN TOTAL O PARCIAL

5.1. SUSPENSIÓN

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá requerir que, en determinados servicios, se suspenda, previa comunicación a las empresas ferroviarias, la prestación de un servicio por razones de seguridad o gestión de aforos en los espacios de la estación, no pudiendo reclamarse daños y perjuicios por esta decisión.

5.2. REVOCACIÓN TOTAL O PARCIAL

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá revocar total o parcialmente la capacidad otorgada en los siguientes supuestos:

5.2.1. OBRAS DE MANTENIMIENTO Y REMODELACIÓN

Cuando se precise realizar obras de mantenimiento y/o de remodelación que afecten al servicio de transporte ferroviario, sean programadas o urgentes, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá modificar la capacidad asignada previa comunicación a las empresas ferroviarias.

El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará, con carácter general, con al menos 6 meses de antelación con relación a la ejecución prevista, la realización de las obras de mantenimiento y/o remodelación programadas.

El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará, tan pronto tenga conocimiento de ello, la necesidad de llevar a cabo obras de mantenimiento y/o remodelación de carácter urgentes.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, si fuera posible, facilitará, en todos los casos, locales/espacios alternativos para la prestación de estos servicios.

En estos casos, la empresa ferroviaria tendrá derecho a la modificación de las condiciones económicas asociadas a su adjudicación, según sea de carácter total o parcial.

5.2.2. NECESIDADES DEL SERVICIO FERROVIARIO Y OTROS SUPUESTOS

Adicionalmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá revocar la capacidad por necesidades del servicio ferroviario o cuando resulte necesario disponer de los espacios cedidos para poder cumplir con una disposición gubernativa o de cualquier autoridad de la Administración Pública en base a la declaración de utilidad pública, o de interés general, o en caso de que puedan verse afectados como consecuencia del cambio de uso que pueda producirse por modificación del Plan General de Urbanismo.

En estos casos, el administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará a la empresa ferroviaria por escrito la revocación de la capacidad, con una antelación de 6 meses respecto de la fecha en que debe producirse dicha revocación, comprometiéndose el cliente, en este supuesto, a dejar libre y expedita a favor del administrador de infraestructuras ferroviarias dicha instalación dentro de este plazo. En este supuesto, tendrá derecho a ser indemnizado en la parte pendiente de amortizar de las inversiones que hubiesen sido aprobadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias previamente a la revocación de la capacidad.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, si fuera posible, facilitará, en todos los casos, locales/espacios alternativos para la prestación de estos servicios.

5.2.3. FALTA DE USO TOTAL O PARCIAL

Se podrá proceder a una revocación total o parcial tras un análisis del nivel de utilización de los locales/espacios asignados cuando hayan sido utilizadas menos de:

- Un 80 % en las estaciones coordinadas
- Del 50% en el resto de las estaciones no coordinadas, salvo que ello se deba a causas no económicas ajenas al control de los clientes

En el supuesto de apreciar la concurrencia dicha causa de revocación, la empresa ferroviaria será requerida para el uso de las instalaciones o servicios adjudicados, concediéndole al efecto un plazo razonable no superior a un mes. Si resulta desatendido dicho requerimiento se podrá proceder a su revocación.

En los casos en los que se detecte una falta de uso y se inste a la revocación total o parcial de la capacidad otorgada, las empresas ferroviarias no tendrán derecho a requerir compensación alguna.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA:

Los modelos de solicitud de los servicios se encuentran en el Anexo C.

7.3.3. TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Las terminales de transporte de mercancías son infraestructuras ferroviarias que, conectadas a una línea (vía), permiten iniciar, complementar o completar el transporte ferroviario de mercancías mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y/o sobre la mercancía que se transporta.

ADIF- Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de instalaciones.

7.3.4. INSTALACIONES DE FORMACIÓN DE TRENES INCLUIDAS INSTALACIONES PARA MANIOBRAS

Son aquéllas destinadas a la realización de operaciones y movimientos del material rodante consistentes en agregar o segregar vehículos de un tren, formar o descomponer un tren, clasificar los vehículos o cortes de material o desplazar un tren o vehículos por la misma vía o de una a otra.

ADIF- Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de instalaciones.

7.3.5. VÍAS DE APARTADO

El administrador de infraestructuras ferroviarias pondrá a disposición de las empresas ferroviarias y titulares de material rodante aquellas vías en las instalaciones de servicio que se determinen para el apartado de material vinculado al transporte de mercancías (locomotoras, vagones individuales o conjuntos de vagones), así como material para transporte de viajeros (locomotoras, coches de viajeros, material autopropulsado).

Las vías de apartado son instalaciones de servicio dedicadas al apartado de material ferroviario por un tiempo determinado, si el material se encuentra en ciclo productivo, o indeterminado, si se trata de material fuera del ciclo productivo.

Estas instalaciones disponen del equipamiento descrito en el Catálogo de la Oferta de Capacidad de Instalaciones de Servicio, que deberá ser tenido en cuenta por el cliente, por la influencia que pueda tener en la planificación de sus operaciones.

La inmovilización podrá deberse a un fin concreto, durante el ciclo de transporte, o por un tiempo indeterminado de larga duración ajeno al ciclo de transporte propiamente dicho.

La prioridad de apartado será para el material vinculado con el ciclo productivo. El administrador de infraestructuras ferroviarias destinará y fomentará, fuera de las terminales de carga y de las estaciones de viajeros, otras instalaciones de servicio con vías de apartado especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario de larga duración, es decir, fuera del ciclo productivo.

Se considera apartado de larga duración de material rodante el que vaya a superar o supere un mes y que esté fuera del ciclo de transporte.

En casos excepcionales, si existiera capacidad suficiente para ello y no alterará la operativa normal de la terminal de transporte de mercancías o de la estación de transporte de viajeros, se podrá apartar material distinto al del ciclo productivo tipo en estas instalaciones de servicio, previa autorización expresa del administrador de infraestructuras.

Queda expresamente prohibido el apartado bajo catenaria de aquellos vagones que, estando fuera del ciclo de transporte, dispongan de escalera de acceso a las partes altas del mismo, salvo que el cliente realice la evaluación de riesgo eléctrico y adopte las medidas necesarias.

En el caso del transporte de mercancías peligrosas, ya sea en material rodante ferroviario especializado, así como en vagones o contenedores, sólo se podrá apartar dicho material si se encuentra vacío sin restos de mercancías, limpio y desgasificado, con arreglo a las disposiciones enmarcadas en el RID.

Si las instalaciones de seguridad y su equipamiento técnico lo permiten, los trenes también podrán expedirse o recepcionarse directamente desde estas vías. Esta decisión corresponderá únicamente al Gestor de Tráfico del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicios las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario.

Las vías de apartado figuran en el Catálogo de la Oferta de Capacidad en las Instalaciones de Servicio, que se encuentra disponible como anexo de esta DR, así como el equipamiento de las mismas, que deberá ser tenido en cuenta por el cliente, por la influencia que pueda tener en la planificación de sus operaciones.

7.3.5.1. GESTIÓN DE VÍAS DE APARTADO ADSCRITAS A ESTACIONES COORDINADAS

VÍAS DE APARTADO ADSCRITAS A ESTACIONES COORDINADAS

La disponibilidad de vías destinadas específicamente al apartado o estacionamiento temporal de vehículos ferroviarios entre dos usos o asignaciones es esencial para la explotación adecuada de las estaciones coordinadas. Las empresas ferroviarias pueden contar con instalaciones propias o de terceros para estas funciones.

Adscritas a algunas estaciones coordinadas titularidad de ADIF - Alta Velocidad, Adif gestiona determinadas instalaciones de servicio, bien de su titularidad o de terceros que le han encomendado su gestión (su información detallada puede consultarse en el Catálogo de vías de apartado adscritas a Estaciones Coordinadas), que pone a disposición de las EEFF. y que se relacionan a continuación:

1. INSTALACIONES DE SERVICIO RELACIONADAS CON MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES

- Vías de apartado de Taller de Renfe de Cerro Negro.*
- Vías de apartado de Taller de Renfe de La Sagra.*

2. INSTALACIONES DE SERVICIO RELACIONADAS CON BARCELONA SANTS

- Vías de apartado de Taller de Renfe de Can Tunis.*
- Vías mango de Sant Andreu Comtal.**

(*) Se corresponde con vías operativas de taller que RENFE Fabricación y Mantenimiento SME, S.A. ha calificado como vías de apartado susceptibles de ser explotadas con tal uso de manera provisional y cedidas a ADIF- Alta Velocidad para su gestión y adjudicación de capacidad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177, de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

(**) Estas vías serán gestionadas como vías de circulación en base a los GOV de la explotación previstos.

La disponibilidad de estacionamiento y apartado es tan importante para la prestación del servicio, que la adjudicación de estas instalaciones de servicio, ADIF Alta Velocidad la asocia a los plazos de solicitud de capacidad de la infraestructura del Horario de Servicio, ya que la capacidad para la circulación de un tren está condicionada tanto por la capacidad de infraestructura en el trayecto, como por las vías de estacionamiento y apartado disponibles.

PROCESO DE SOLICITUD DE VÍAS DE APARTADO PARA ESTACIONES COORDINADAS

Las Empresas Ferroviarias, a través de la aplicación SYACIS solicitarán las vías de apartado que consideren y el plazo de solicitud de capacidad.

TIPOS DE SOLICITUD

A- PERIODOS DE USO CONTINUADO

Reserva de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande, durante las 24 horas del día, un uso igual o superior a 30 días naturales y hasta un máximo de 1 año (Horario de Servicio).

B- PERIODOS DE USO PUNTUAL

Reserva de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande un uso por horas o días completos (desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas).

El administrador de infraestructuras, una vez analizadas las solicitudes, intentará atenderlas todas. Para facilitar la compatibilidad entre solicitudes, podrá coordinarlas, realizando ajustes razonables si es preciso (± 30 minutos) siempre y cuando no alteren la explotación de los surcos asignados de circulación en la estación coordinada.

Si no pudiesen coordinarse todas las solicitudes, y algunas fueran incompatibles entre sí, será preciso asignar la capacidad disponible atendiendo a los criterios de prioridad, que se describen posteriormente.

Las vías de apartado serán asignadas provisionalmente, se contará con un plazo de alegaciones ,y tras el análisis de estas, serán adjudicadas definitivamente.

El Gestor de Capacidad, si fuera necesario, para garantizar la gestión del tráfico ferroviario, podrá, en casos excepcionales, asignar capacidad en las vías de apartado adscritas a estaciones coordinadas. Dicha asignación deberá regularse posteriormente por la Empresa Ferroviaria en la aplicación SYACIS.

PLAZOS DE SOLICITUD DE VÍAS DE APARTADO PARA ESTACIONES COORDINADAS

El periodo de solicitud coincidirá con el periodo de solicitud de capacidad de infraestructura para el Horario de Servicio previsto en la Declaración sobre la Red (ver apartado 4.5.1 Calendario Nacional).

Igualmente, los plazos de asignación provisional, alegaciones y asignación definitiva, serán coincidentes con los previstos en la Declaración sobre la Red para la asignación de capacidad de infraestructura.

Las solicitudes, fuera de este plazo, serán revisadas en los Ajustes Mensuales previstos en la Declaración sobre la Red, y si la antelación es menor a ese plazo, se atenderá siempre que sea posible, pero reservando como máximo hasta el plazo del ajuste mensual más próximo, pudiendo ampliarse la reserva, a partir de ese momento, hasta la finalización del horario de servicio en curso.

COORDINACIÓN Y CRITERIOS DE PRIORIDAD

Cuando no se sea posible atender inicialmente las solicitudes, el administrador de infraestructuras ofrecerá alternativas sobre la capacidad disponible, para buscar una solución coordinada con el cliente para resolver los conflictos que puedan surgir entre las solicitudes y asignaciones de capacidad, siempre y cuando sea técnicamente viable.

Si una vez analizadas todas las solicitudes, y a pesar de intentar ajustes razonables no fuese posible atenderlas todas, se priorizarán las solicitudes en conflicto atendiendo a los siguientes criterios:

- Existencia de alternativas para alguno de los interesados (dispone de otras instalaciones de servicio en las proximidades).
- Proporcionalidad con los servicios prestados en la estación.
- Solicitudes que favorezcan el uso continuado de las instalaciones de servicio.
- Eficiencia del sistema.

Como estas instalaciones están asociadas a la explotación de infraestructuras declaradas como congestionadas, se podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de prioridad con objeto de garantizar la explotación adecuada del proyecto de Horario de Servicio.

PRECIOS

Las cantidades a percibir serán equivalentes a los Cánones por Utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, lavado y limpieza, de suministro de combustible, Modalidad D.

CONDICIONES DE USO

Serán de aplicación las condiciones de uso recogidas en el Apartado 7.3.1.

7.3.6. INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE

La relación de Centros de Mantenimiento de material rodante, estén conectados o no a la RFIG, puede consultarse en la aplicación PISERVI, disponible en la Web del administrador de infraestructuras como anexo a esta DR.

Las condiciones de prestación de servicios en las mismas serán puestas a disposición del interesado por parte del explotador de la instalación.

Para cada uno de los centros, se facilitan, entre otros, los siguientes datos:

- Comunidad autónoma y provincia donde se encuentra la instalación.
- Nombre.
- Explotador de la instalación.
- Tipo de instalación.

7.3.7. OTRAS INSTALACIONES TÉCNICAS (INSTALACIONES PARA MANTENIMIENTO, LIMPIEZA, Y LAVADO, ETC.)

Además de las instalaciones citadas, existen otras instalaciones técnicas en las que pueden prestarse diferentes servicios, las cuales se describen a continuación, con especificación del uso a que están destinadas y su ubicación.

1. INSTALACIONES PARA MANTENIMIENTO LIGERO DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS

Son instalaciones de servicio, que pueden disponer o no de fosos, destinadas a la realización de intervenciones de mantenimiento sobre los vehículos ferroviarios de transporte que no precisan de instalaciones específicas de mantenimiento pesado.

Estas instalaciones disponen del equipamiento descrito en el Catálogo de la Oferta de Capacidad de Instalaciones de Servicio para facilitar dichas operaciones, como pueden ser el alumbrado, fosos, puntos de suministro, ..., que deberán ser tenidos en cuenta por el cliente en la planificación de sus operaciones.

Cualquier otro equipamiento no descrito, y necesario para llevar a cabo estas operaciones, deberá ser provisto por parte del cliente, previa autorización del titular de la instalación. Las vías que para este fin designe el administrador de infraestructuras ferroviarias en las terminales de carga, estaciones de viajeros y otras estaciones, se destinarán prioritariamente al material de transporte vinculado con la actividad principal y tienen el objetivo de evitar el desplazamiento del material a otros puntos de intervención.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicio las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario. Las vías de mantenimiento ligero de vehículos ferroviarios, así como las actividades que pueden realizarse en las mismas, figuran en el catálogo de Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio, que se encuentra disponible en la Web del administrador de infraestructuras ferroviarias como documento anexo de esta DR.

2. INSTALACIONES AUXILIARES

Son instalaciones técnicas vinculadas al material rodante, donde se pueden verificar alguna de las siguientes tareas: identificar daños en ruedas, cajas calientes, sobrepeso, control de gálibo, estibado de carga, etc. Están orientadas a la seguridad en la circulación y disponen de las tecnologías adecuadas para cumplir su misión

Existen un conjunto de básculas distribuidas a lo largo de la RFIG, cuya misión es identificar sobrepesos en los vagones, evitando descarrilamientos y sobre esfuerzos en la infraestructura. En concreto, existen 30 básculas dinámicas de funcionamiento automático, todas ellas dotadas de telemando, puede consultarse su ubicación en los mapas, documento anexo de esta DR. El administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Subdirección de Sistemas y Medios Operacionales de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad, mantiene el parque de básculas y los vagones contraste de conformidad con la normativa vigente.

7.3.8. INSTALACIONES PORTUARIAS Y MARÍTIMAS

Las EE.FF. tendrán derecho al acceso a las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los Puertos Marítimos o Fluviales, en las condiciones establecidas al efecto por la Autoridad Portuaria correspondiente.

La prestación de servicios básicos, complementarios y auxiliares en las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general se ajustará a lo dispuesto en la legislación portuaria.

Para más información consultar los Mapas y las de Fichas Descriptivas de Instalaciones de Servicio incluidas en la aplicación PISERVI, que se encuentran disponibles en la Web del administrador de infraestructuras ferroviarias como anexo de esta DR.

7.3.9. INSTALACIONES DE SOCORRO

Son el conjunto de sistemas que se disponen en las instalaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias destinadas a favorecer la evacuación, la autoprotección de las personas y la intervención de los servicios de rescate, en situaciones de emergencia.

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Seguridad y Autoprotección

C/ Agustín de Foxá, 48 - Edificio Comercial - Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - 28036 Madrid.

7.3.10. INSTALACIONES DE APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE

Son aquellas instalaciones dotadas de los medios técnicos adecuados para la dispensación de gasóleo para tracción a los vehículos ferroviarios con las adecuadas medidas de seguridad.

ADIF- Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de instalaciones.

Las Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio incluidas en la aplicación PISERVI, que se encuentran disponibles en la Web del administrador de infraestructuras ferroviarias como anexo a esta DR, se indican las instalaciones donde se presta este servicio, así como en el Catálogo de la Oferta de Capacidad en las Instalaciones de Servicio.

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

Subdirección de Promoción del Transporte de Mercancías
C/ Agustín de Foxá, 46 - Edificio Comercial 3ª planta.
Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - 28036 Madrid

7.3.11. OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS CONECTADAS A LA RFIG (PUERTOS Y CARGADEROS)

PUERTOS DE INTERÉS GENERAL CON CONVENIO DE CONEXIÓN A LA RFIG

Las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de mercancías de titularidad de una autoridad portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de mercancías a las que se refiere el apartado anterior con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General se recogerá en la declaración sobre la red y estará regulada por un convenio. El citado convenio se celebrará conjuntamente por la autoridad portuaria correspondiente, el administrador general de infraestructuras ferroviarias correspondiente y Puertos del Estado, para cada puerto de interés general, previa autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y en él se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:

a) El administrador general de infraestructura y la Autoridad Portuaria establecerán, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de mercancías administradas por cada entidad. A tal efecto en el convenio se definirán las líneas de conexión del puerto con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

b) Las autoridades portuarias establecerán, respecto de los puertos de interés general y previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para el diseño y la explotación de la red ferroviaria existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

En el convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias y terminales ferroviarias de mercancías existentes en el ámbito de los puertos de interés general.

Actualmente 21 Puertos tienen conexión con la RFIG, ver Mapas, y aplicación PISERVI, en documento anexo a esta DR.

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE TITULARIDAD PRIVADA (CARGADEROS)

Son infraestructuras de titularidad privada las pertenecientes a particulares, individual o colectivamente-

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

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

La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada no pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, especialmente de los cargaderos, con la Red Ferroviaria de Interés General, únicamente podrá realizarse cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura ferroviaria de titularidad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en la autorización.

Se define un cargadero como aquella Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la RFIG titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluyéndose en los mismos aquellas dependencias dedicadas a la construcción, reparación o mantenimiento de material ferroviario, tales como coches, vagones, locomotoras o maquinaria de vía de titularidad privada.

En el artículo 52 del Reglamento del Sector Ferroviario, se recogen las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.

Desde el 1 de enero de 2005 se han autorizado 63 conexiones de infraestructuras ferroviarias de titularidad privada a la RFIG gestionadas por el administrador de infraestructuras. A 31 julio de 2023 existen 160 derivaciones particulares en explotación comercial en líneas convencionales (13 privadas de uso público) y 6 en líneas de ancho métrico

Las Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio se encuentran disponibles en la aplicación PISERVI, anexa a esta Declaración sobre la Red, especificando si se encuentran situados en línea de ancho convencional o en línea de ancho métrico, los cuales se encuentran clasificados, en función de su uso, en:

- Cargaderos privados de uso público
- Cargaderos privados

Para más información, consultar con la Dirección de Explotación Comercial, (Directorio de Adif apartado 1.6).

7.3.12. CAMBIADORES DE ANCHO Y EJES

En la Red titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias existen en la actualidad dos anchos de vía interoperables entre sí: Ancho Estándar (1.435 mm) y Ancho Ibérico (1.668 mm). Para facilitar las conexiones internas entre ambos anchos, así como con otras redes europeas, se han desarrollado instalaciones automáticas denominadas Cambiadores de Ancho de Vía. En otras instalaciones tradicionales se permite la transición física de ancho mediante el cambio de ejes o de bogies, o bien el transbordo físico de la mercancía. Igualmente, existen instalaciones de transbordo de contenedores y mercancías en los puntos fronterizos de Irún y de Portbou. Su ubicación se encuentra recogida en los mapas, en documento anexo de esta DR.

Las EE.FF. tendrán derecho al uso de los Cambiadores de Ancho de Vía gestionados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, en la medida que su material rodante esté adaptado a las características técnicas de éstos. El administrador de infraestructuras ferroviarias garantiza en todo momento la prestación de este servicio asociado a la adjudicación de surcos para circular por las líneas de la RFIG.

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

CAMBIADORES DE ANCHO

Son instalaciones donde se produce el cambio necesario en un vehículo ferroviario para adaptarlo a un ancho de vía diferente. Existen dos sistemas:

- De tecnología TALGO.
- De tecnología CAF.

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

Para obtener información adicional consultar con:

Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad

Dirección General de Conservación y Mantenimiento
Paseo del Rey, 32 Planta baja - 28008 Madrid

En los mapas, documento anexo a esta DR, se representan las instalaciones de cambio de ancho de vía, junto a la información del tipo de ancho de vía de cada línea y en la aplicación PISERVI, se incluye la información específica de estas Instalaciones.

A continuación se indican la totalidad de los Cambiadores de ancho especificando su ubicación:

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

7.3.13. TERMINALES DE CARGA INTERMODAL

ADIF- Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de instalaciones.

7.3.14. TERMINALES DE CARGA DE MERCANCÍA GENERAL (PUNTOS DE CARGA)

ADIF- Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de instalaciones.

7.3.15. MODELOS PARA LA SOLICITUD DE LOS SERVICIOS

Los modelos para la solicitud de los servicios se encuentran disponibles en el Anexo C.

ANEXO 1

ESTACIONES CON SERVICIO PERMANENTE DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA.

ESTACIÓN	ACCESIBILIDAD DE LA ESTACIÓN				
	PLAZA APARCAMIENTO	VESTÍBULO Y ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDENES	ASEOS	SILLA DE RUEDAS
ALICANTE	●	●	●	●	●
ALBACETE LOS LLANOS	●	●	●	●	●
ANTEQUERA A.V.	●	●	●	●	●
ANTEQUERA STA. ANA	●	●	●	●	●
BARCELONA SANTS	●	●		●	●
CÁCERES	●	●	●	●	●
CALATAYUD	●	●	●	●	●
CAMP DE TARRAGONA	●	●	●	●	●
CASTELLÓN	●	●	●	●	●
CIUDAD REAL	●	●	●	●	●

30' Estaciones con prestación de asistencia hasta 30 minutos antes de la salida del tren.

ESTACIÓN	ACCESIBILIDAD DE LA ESTACIÓN				
	PLAZA APARCAMIENTO	VESTÍBULO Y ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDENES	ASEOS	SILLA DE RUEDAS
CÓRDOBA	●	●	●	●	●
CUENCA FERNANDO ZÓBEL	●	●	●	●	●
FIGUERES VILAFANT	●	●	●	●	●
GIRONA	●	●	●	●	●
GRANADA	●	●	●	●	●
GUADALAJARA YEBES	●	●	●	●	●
LLEIDA PIRINEUS	●	●	●	●	●
LEÓN	●	●	●	●	●
MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR*	●	●	●	●	●
MADRID PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES	●	●	●	●	●
MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	●	●	●	●	●
MURCIA DEL CARMEN	●	●	●	●	●
OURENSE	●	●	●	●	●
PALENCIA	●	●	●	●	●
PONTEVEDRA	●	●	●	●	●
PUENTE GENIL	●	●	●	●	●
PUERTOLLANO	●	●	●	●	●
SAN SEBASTIÁN /DONOSTIA	●	●	●	●	●
SANTIAGO DE COMPOSTELA	●	●	●	●	●

45 * En la Estación de Madrid Chamartín – Clara Campoamor, la prestación de asistencia se realizará hasta 45 minutos antes de la salida del tren.

ESTACIÓN	ACCESIBILIDAD DE LA ESTACIÓN				
	PLAZA APARCAMIENTO	VESTÍBULO Y ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDENES	ASEOS	SILLA DE RUEDAS
SEGOVIA GUIOMAR	●	●	●	●	●
SEVILLA STA. JUSTA	●	●	●	●	●
TOLEDO	●	●	●	●	●
VALENCIA JOAQUÍN SORROLLA	●	●	●	●	●
VALLADOLID CAMPO GRANDE	●	●	●	●	●
VIGO URZAIZ	●	●	●	●	●
ZAMORA	●	●	●	●	●
ZARAGOZA DELICIAS	●	●	●	●	●

Estaciones con prestación de asistencia hasta 30 minutos antes de la salida del tren.

ANEXO 2

ESTACIONES CON SERVICIO DE ASISTENCIA PUNTUAL A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA

ESTACIÓN	ACCESIBILIDAD DE LA ESTACIÓN				
	PLAZA APARCAMIENTO	VESTÍBULO Y ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDENES	ASEOS	SILLA DE RUEDAS
A GUDIÑA-PORTA DE GALICIA	●	●	●	●	●
ELCHE / ELX AV	●	●	●	●	●
LOJA	●	●	●	●	●
MEDINA DEL CAMPO AV	●	●	●	●	●
REQUENA UTIEL	●	●	●	●	●
SANABRIA AV	●	●	●	●	●
VILAGARCIA AROUSA	●	●	●	●	●
VILLANUEVA DE CÓRDOBA	●	●	●	●	●
VILLENA AV	●	●	●	●	●

NOTA:
Estaciones con prestación de asistencia puntual, en las que es necesario solicitar la asistencia con al menos 12 horas de antelación.

8 ANEXOS

A_ Horario de Servicio

B_ Catálogos de Surcos Internacionales

C_ Modelos de Solicitud

D_ Documentación de Referencia

E_ Glosario

F_ Catálogo de Ejes y Líneas de la RFIG

G_ Capacidad Media de las Principales Líneas

H_ Clasificación de Líneas por tipos

I_ Modelos Contractuales

J_ Resolución de Conflictos

K_ Intercambio de Información

L_ Declaración de Capacidad Marco

M_ Procedimiento de Autoconsumo

N_ Información preliminar de la 2ª Oferta de Capacidad Marco

Anexo A

Horario de Servicio 2024/2025 y 2025/2026

- El domingo 15 de diciembre de 2024 comienza el nuevo Horario de Servicio del año 2025, el cual finalizará el sábado 13 de diciembre de 2025.
- El domingo 14 de diciembre de 2025 comienza el nuevo Horario de Servicio del año 2026, el cual finalizará el sábado 12 de diciembre de 2026.
- El Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura conforme la LSF y Orden FOM 897/2005, descritos en el Capítulo 4 de la presente DR.

2024

ENERO

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

FEBRERO

L	M	X	J	V	S	D
					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			

MARZO

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

ABRIL

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MAYO

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNIO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULIO

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AGOSTO

L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OCTUBRE

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DICIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

2025

ENERO

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRERO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28		

MARZO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

ABRIL

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

MAYO

L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

JUNIO

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

JULIO

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

AGOSTO

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

SEPTIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

OCTUBRE

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

NOVIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

DICIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

PRINCIPALES HITOS:

HORARIO DE SERVICIO 2024-2025		CALENDARIO AJUSTE CONCERTADO			AJUSTES MENSUALES	
		2024		2025	2024	2025
15-dic-24	Inicio Horario de Servicio 2024/2025	09-jun-24	Ajuste concertado	08-jun-25	04-feb-24	02-feb-25
08-abr-24	Límite para solicitudes Internacionales	09-feb-24	Solicitudes	08-feb-25	03-mar-24	02-mar-25
15-jun-24	Límite para solicitudes Nacionales				07-abr-24	06-abr-25
07-jul-24	Asignación provisional de capacidad internacional	09-mar-24	Asignación provisional de capacidad	08-mar-25	05-may-24	04-may-25
02-ago-24	Fin del periodo de alegaciones internacional				04-ago-24	03-ago-25
15-ago-24	Asignación provisional de capacidad nacional	09-abr-24	Asignación definitiva de capacidad	08-abr-25	01-sep-24	07-sep-25
19-ago-24	Asignación definitiva de capacidad internacional	09-may-24	Comunicación del anuncio de trenes	08-may-25	06-oct-24	05-oct-25
16-sep-24	Fin del periodo de alegaciones nacional				03-nov-24	02-nov-25
15-oct-24	Asignación definitiva de capacidad nacional					
01-nov-24	Comunicación del anuncio de trenes					

Notas:

- Las fechas internacionales están alineadas con el calendario de RNE.
- Se podrán designar otras fechas para Ajustes Concertados cuando entren en funcionamiento nuevas infraestructuras.
- Se comunicarán dichas fechas con la antelación oportuna.

2025

ENERO

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRERO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28		

MARZO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

ABRIL

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

MAYO

L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

JUNIO

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

JULIO

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

AGOSTO

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

SEPTIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

OCTUBRE

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

NOVIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

DICIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

2026

ENERO

L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

FEBRERO

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

MARZO

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

ABRIL

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

MAYO

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

JUNIO

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULIO

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

AGOSTO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SEPTIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

OCTUBRE

L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOVIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DICIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

PRINCIPALES HITOS:

HORARIO DE SERVICIO 2025-2026		CALENDARIO AJUSTE CONCERTADO			AJUSTES MENSUALES	
		2025		2026	2025	2026
14-dic-25	Inicio Horario de Servicio 2025/2026	08-jun-25	Ajuste concertado	14-jun-26	02-feb-25	01-feb-26
14-abr-25	Límite para solicitudes Internacionales				02-mar-25	01-mar-26
14-jun-25	Límite para solicitudes Nacionales	08-feb-25	Solicitudes	14-feb-26		
07-jul-25	Asignación provisional de capacidad internacional				06-abr-25	05-abr-26
08-ago-25	Fin del periodo de alegaciones internacional	08-mar-25	Asignación provisional de capacidad	14-mar-26	04-may-25	03-may-26
14-ago-25	Asignación provisional de capacidad nacional	23-mar-25	Fin del Periodo de Alegaciones	29-mar-26	03-ago-25	02-ago-26
25-ago-25	Asignación definitiva de capacidad internacional				07-sep-25	06-sep-26
15-sep-25	Fin del periodo de alegaciones nacional	08-abr-25	Asignación definitiva de capacidad	14-abr-26		
14-oct-25	Asignación definitiva de capacidad nacional				05-oct-25	04-oct-26
29-oct-25	Comunicación del anuncio de trenes	08-may-25	Comunicación del anuncio de trenes	14-may-26	02-nov-25	01-nov-26

Notas:

- Las fechas internacionales están alineadas con el calendario de RNE.
- Se podrán designar otras fechas para Ajustes Concertados cuando entren en funcionamiento nuevas infraestructuras.
- Se comunicarán dichas fechas con la antelación oportuna.

Anexo B

Catálogo de Surcos Internacionales 2025/2026

SURCOS DEL CORREDOR: FIGUERES V. -BARCELONA (CORREDOR MEDITERRÁNEO)

Nº SURCO	BARCELONA M./CT.	FIGUERAS V.	LÍM. ADIF-TP FERRO	CONEXIONES	CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO
46117	03:45	06:34	06:39	Lyon, Forbach	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46191	04:55	07:01	08:28	Lyon, Forbach	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46199	08:50	11:38	11:43	Lyon, Forbach	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46195	19:50	23:04	23:08	Somain	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256

Nº SURCO	CONEXIONES	LÍM. ADIF-TP FERRO	FIGUERAS V.	BARCELONA M. /CT.	CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO
46186	Somain	05:42	05:49	08:44	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46188	Lyon, Forbach	19:35	18:07	22:13	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46190	Lyon, Forbach	20:11	20:38	23:03	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
43248	Lyon, Forbach	21:28	21:57	00:21	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256

SURCOS DEL CORREDOR: BADAJOZ -MÉRIDA (CORREDOR ATLÁNTICO)

Nº SURCO	MÉRIDA	BADAJOZ	KM. 517,6 (FRONTERA)	CONEXIONES	CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO
40816	05:07	06:10	06:17	Entroncamento/ La Salud	1410 t 450 m Loc 335

Nº SURCO	CONEXIONES	KM. 517,6 (FRONTERA)	BADAJOZ	MÉRIDA	CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO
40819	Entroncamento/ La Salud	01:38	2:40	03:33	1410 t 400 m Loc 335

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

SURCOS DEL CORREDOR: CERBERE-PORTBOU-BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR MEDITERRÁNEO)

Nº SURCO	GRANOLLERS	-	PORTBOU	CONEXIONES	CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO
40105	21:45	-	23:54	Metz, Amberes	960 t 500 m Loc 253
40893	20:23	-	22:46	Lyon, Forbach	960 t 500 m Loc 253
Nº SURCO	**CONEXIONES**	**PORTBOU**	**-**	**GRANOLLERS**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40890	Lyon, Forbach	03:10	-	05:39	960 t 500 m Loc 253
40112	Metz, Amberes	04:10	-	06:15	960 t 500 m Loc 253
Nº SURCO	**CONSTANTÍ**	**GERONA**	**PORTBOU**	**CONEXIONES**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40117/6	19:40	23:49	00:46	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 253
40113/2	18:30	22:23	23:22	Metz, Amberes	960 t 450 m Loc 253
Nº SURCO	**CONEXIONES**	**PORTBOU**	**GERONA**	**CONSTANTÍ**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40110/1	Metz, Amberes	04:18	05:08	09:33	960 t 450 m Loc 253
40258/9	Lyon, Forbach	01:15	02:13	06:08	960 t 450 m Loc 253

(2) Surcos compartidos con el 40197 y el 40612/3 del Corredor Atlántico.

Nº SURCO	GRISÉN	TARRAGONA	CERBÈRE	CONEXIONES	CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO
40882/3	19:17	02:32 (+1)	06:52 (+1)	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 253
Nº SURCO	**CONEXIONES**	**CERBÈRE**	**TARRAGONA**	**GRISÉN**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40586/7	Lyon, Forbach	00:46	04:29	09:26	960 t 450 m Loc 253
Nº SURCO	**ALGECIRAS**	**VICÁLVARO CL.**	**CERBÈRE**	**CONEXIONES**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40152/3 (2)	17:04	12:30	03:55	Lyon, Modane	1060 t, 450 m, Loc 335/253 960 t 500 m Loc 253
Nº SURCO	**CONEXIONES**	**CERBÈRE**	**VICÁLVARO CL.**	**ALGECIRAS**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40512/3 (2)	Lyon, Modane	22:12	11:30 (+1)	08:40	1080 t, 450 m, Loc 253 1080 t, 450 m, Loc 253/335
Nº SURCO	**ALMERÍA**	**VICÁLVARO CL.**	**CERBÈRE**	**CONEXIONES**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40459 (2) +40152/3	19:30	12:30 (+1)	03:56 (+2)	Lyon, Modane	750 t, 430 m, Loc 335 960 t, 450 m, Loc 253
Nº SURCO	**CONEXIONES**	**CERBÈRE**	**VICÁLVARO CL.**	**ALMERÍA**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40512/3 + 40546 (2)	Lyon, Modane	22:55	12:31	10:40	1080 t, 450 m, Loc 253 960 t 430 m Loc 335
Nº SURCO	**MURCIA**	**SILLA**	**CERBÉRE**	**CONEXIONES**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40490/1	07:10	12:11	--	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 335 1000t 500 m Loc 253
40248/9	-	15:15	00:38 (+1)	Lyon, Forbach	1000 t 500 m Loc 253
40246/7	-	21:02	04:27 (+1)	Lyon, Forbach	1000 t 500 m Loc 253
Nº SURCO	**CONEXIONES**	**CERBÈRE**	**SILLA**	**MURCIA**	**CARGA, LONGITUD Y LOCOMOTORA TIPO**
40846/7 40848/9	Lyon, Forbach	2:17	09:57 11:25	16:11 16:11	1000 t 450 m Loc 253 960 t 450 m Loc 335
40844/5	Lyon, Forbach	12:53	22:38	-	1000 t 450 m Loc 253

Anexo C

Modelos Solicitud de Capacidad y Servicios

- DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA
- DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO
- DE SERVICIOS BÁSICOS
- DE SERVICIOS AUXILIARES
- DE SERVICIO COMPLEMENTARIO SC-2 SUMINISTRO DE ENERGÍA DE TRACCIÓN

DISPONIBLES EN EL SIGUIENTE ENLACE:

Modelos de Solicitud

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Anexo D

Documentación de Referencia

Actualizado a 28 de febrero de 2025.

DERECHO INTERNACIONAL

Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980. **BOE 16, de 18/01/1986**. Corrección de errores **BOE 125, de 26/05/1986** (versión actualizada).Modificado por Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999.

BOE 149, de 23 de junio de 2006.

Enmiendas al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) y a sus Apéndices, adoptadas en Berna el 14 de junio de 2017 en la 10 reunión del Comité de Expertos Técnicos de la Organización intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF).

BOE 40, de 15 de febrero de 2019.

Enmiendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID 2019), Apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980, adoptadas por la Comisión de expertos para el transporte de mercancías peligrosas en su 55ª sesión celebrada en Berna el 30 de mayo de 2018.

BOE 145, de 18 de junio de 2019.

Texto enmendado del Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID 2021), Apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980, con las Enmiendas adoptadas por la Comisión de expertos para el transporte de mercancías peligrosas mediante procedimiento escrito.

BOE 120, de 20 de mayo de 2021.

Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999. Información sobre la entrada en vigor el día 1 de julio de 2011

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 13 de julio de 2011.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Convenio Internacional sobre Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (Convenio sobre Armonización), Ginebra 21 de octubre de 1982, por el que se modifica el Anexo 9 "Agilización de los procedimientos de cruce de fronteras en el transporte ferroviario internacional de mercancías".

Modificación del DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 30 de noviembre de 2011.

NORMATIVA EUROPEA

1. - REGLAMENTOS

Reglamento (CEE) nº 1108/1970, del Consejo, de 4 de junio de 1970. Por el que se establece una contabilidad de los gastos relativos a las infraestructuras de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

DO L 130 de 15 de junio de 1970.

Reglamento (CE) 332/2007 de la Comisión, de 27 de marzo de 2007. Relativo a las modalidades técnicas de transmisión de las estadísticas sobre el transporte ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 56 de 29 de febrero de 2008.

Reglamento (CE) 653/2007 de 13 de junio, sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 153/9 de 14 de junio de 2007.

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

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

M1 Reglamento (UE) 2338/2016 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de diciembre de 2016.

Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007. Sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

Vigente hasta el 6 de junio de 2023, fecha en la que entra en vigor el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, publicado en el DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L172/1, de 17 de mayo de 2021.

Reglamento (CE) 451/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008. Por el que se establece una nueva clasificación estadística de productos por actividades (CPA) y se deroga el Reglamento (CEE) n o 3696/93 del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 145, de 4 de junio de 2008.

Reglamento (CE) 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009. Por el que se aplican las normas de competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 61/1, de 5 de marzo de 2009.

Reglamento (UE) 36/2010 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009. Sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 13/1, de 19 de enero de 2010.

Modificado por: M1 Reglamento (UE) 519/2013 DE LA COMISIÓN de 21 de febrero de 2013.

Rectificado por:C1 Rectificación, DO L 286, 4.11.2010, p. 22 (36/2010).

Reglamento (UE) Nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010. Sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 276/22, de 20 de octubre de 2010.

Reglamento (UE) Nº 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011. Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema "aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros" del sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 12 de mayo de 2011.

Modificado por:

M1 Reglamento (UE) 665/2012 de la Comisión de 20 de julio de 2012.

M2 Reglamento (UE) 1273/2013 de la Comisión de 6 de diciembre de 2013.

M3 Reglamento (UE) 2015/302 de la Comisión, de 26 de febrero de 2015.

M4 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/775 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

Reglamento (UE) Nº 1078/2012 de la Comisión, de 16 noviembre de 2012. Relativo a un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de noviembre de 2012.

Reglamento (UE) Nº 321/2013 de la Comisión, de 13 marzo de 2013. Sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante — vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de abril de 2013.

Modificado por:

M1 Reglamento (UE) 1236/2013 DE LA COMISIÓN de 2 de diciembre de 2013.

M2 Reglamento (UE) 2015/924 de la Comisión, de 17 de junio de 2015.

M3 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

M4 Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023.

Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013. Relativo a la adopción de un método de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 3 de mayo de 2013.

Modificado por: M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión, de 14 de julio de 2015.

Reglamento (UE) n ° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013. Sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n ° 661/2010/UE

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 20 de diciembre de 2013.

Modificado por: M1 Reglamento delegado (UE) 2023/1176 DE LA COMISIÓN de 14 de julio de 2022.

Reglamento (UE) Nº 642/2014 del Consejo, de 16 de junio de 2014. Por el que se establece la Empresa Común Shift2Rail.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de junio de 2014.

Reglamento (UE) Nº 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema "infraestructura" en el sistema ferroviario de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión de 16 de mayo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1300/2014 en lo que respecta al inventario de activos, con el fin de identificar los obstáculos a la accesibilidad, proporcionar información a los usuarios y controlar y evaluar los avances en materia de accesibilidad. (Modificación de la ETI de personas de movilidad reducida).

M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Sobre especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de "energía" del sistema ferroviario de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión, de 13 de junio de 2018.

M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

M3 Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante "locomotoras y material rodante de viajeros" del sistema ferroviario en la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión, de 13 de junio de 2018. DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 14 de junio de 2018.

M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

M3 Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión, de 9 de marzo de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.o 321/2013, (UE) n.o 1302/2014 y (UE) 2016/919 en lo que se refiere a la ampliación del área de uso y de los períodos transitorios.

M4 Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014. Sobre especificación técnica de interoperabilidad relativa a la "seguridad en los túneles ferroviarios" del sistema ferroviario de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019.

M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión, de 9 de marzo de 2020.

Reglamento (UE) Nº 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014. Sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema –material rodante-ruido- y por el que se modifica la decisión 2008/232/CE y se deroga la decisión 2011/229/UE.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 359 de 12 de diciembre de 2014.

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/774 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

M3 Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014. Sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 62/2006.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

M1 Reglamento de Ejecución (UE) 2018/278 de la Comisión, de 23 de febrero de 2018: se modifica el anexo del Reglamento.

M2 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/778 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019.

M3 Reglamento de Ejecución (UE) 2021/541 de la Comisión, de 26 de marzo de 2021.

Reglamento de Ejecución (UE) nº 10/2015 de la Comisión, de 6 de enero de 2015. Sobre criterios para los candidatos a la obtención de capacidad de infraestructura ferroviaria y por el que se deroga el reglamento de Ejecución (UE) nº 870/2014.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 7 de enero de 2015.

Reglamento de Ejecución (UE) nº 171/2015 de la Comisión, de 4 de febrero de 2015. Relativo a determinados aspectos del procedimiento de concesión de licencias a las empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 5 de febrero de 2015.

Reglamento (UE) nº 302/2015 de la Comisión, de 25 de febrero de 2015. Por el que se modifica el reglamento (UE) nº 454/2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema "aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros", del sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 26 de febrero de 2015.

Reglamento de Ejecución (UE) nº 909/2015 de la Comisión, de 12 de junio de 2015. Relativo a las modalidades de c álculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 13 de junio de 2015.

Reglamento (UE) nº 995/2015 de la Comisión, de 8 de junio de 2015. Por el que se modifica la decisión 2012/757/UE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema "explotación y gestión del tráfico", del sistema ferroviario de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 30 de junio de 2015.

Reglamento de Ejecución (UE) nº 1100/2015 de la Comisión, de 7 de julio de 2015. Sobre las obligaciones de información de los Estados miembros en el marco de la supervisión del mercado ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 9 de julio de 2015.

Reglamento de Ejecución (UE) nº 545/2016 de la Comisión, de 7 de abril de 2016. Sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 8 de abril de 2016.

Reglamento de Ejecución (UE) nº 796/2016 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016. Relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 26 de mayo de 2016.

Reglamento (UE) nº 2337/2016 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016. Por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 23 de diciembre de 2016.

Reglamento (UE) 2338/2016del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 que modifica el Reglamento (CE) n.o 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 354/22, de 23 de diciembre de 2016

Reglamento de Ejecución 6/2017 de la Comisión, de 5 de enero de 2017. Sobre el Plan de Despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión de Tráfico Ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 6 de enero de 2017.

Reglamento de Ejecución 2177/2017 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017. Relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 23 de noviembre de 2017.

Reglamento de Ejecución (UE) 545/2018 de la Comisión, de 4 de abril de 2018. Por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE.)

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 6 de abril de 2018.

Modificado por: Reglamento de Ejecución (UE) 781/2020 de la Comisión de 12 de junio de 2020 por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión en lo que se refiere a las fechas de aplicación y determinadas disposiciones transitorias tras la ampliación del plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Reglamento (UE) 643/2018 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de abril de 2018. Relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario. Queda derogado el Reglamento (CE) 91/2003, de 16 de diciembre de 2002.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 2 de mayo de 2018.

Reglamento Delegado (UE) 761/2018 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018. Por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 25 de mayo de 2018.

Modificado por: Reglamento Delegado (UE) 2020/782 de la Comisión de 12 de junio de 2020 en lo que se refiere a sus fechas de aplicación tras la prórroga del plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Reglamento Delegado (UE) 762/2018 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018. Por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de con- formidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1158/2010 y (UE) n.º 1169/2010 de la Comisión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 25 de mayo de 2018.

Modificado por: Reglamento Delegado (UE) 2020/782 de la Comisión de 12 de junio de 2020 en lo que se refiere a sus fechas de aplicación tras la prórroga del plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo

---

Reglamento de Ejecución (UE) 763/2018 de la Comisión, de 9 de abril de 2018. Por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 25 de mayo de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 764/2018 de la Comisión, de 2 de mayo de 2018. Sobre las tasas y cánones que deben abonarse a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y sus condiciones de pago.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 25 de mayo de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 867/2018 de la Comisión, de 13 de junio de 2018. Por el que se establece el reglamento interno de la(s) Sala(s) de Recurso de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 14 de junio de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 1795/2018 de la Comisión de 20 de noviembre de 2018, por el que se establecen el procedimiento y los criterios para la aplicación de la prueba de equilibrio económico con arreglo al artículo 11 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 294/5 de 21 de noviembre de 2018

Reglamento de Ejecución (UE) 1602/2018 de la Comisión, de 11 de octubre de 2018. Por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.° 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 31 de octubre de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 250/2019 de la Comisión de 12 de febrero de 2019. Relativo a las plantillas para las declaraciones y los certificados «CE» de los componentes y los subsistemas de interoperabilidad ferroviaria, al modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario y a los procedimientos de verificación «CE» para subsistemas de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.o 201/2011 de la Comisión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 13 de febrero de 2019.

Modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/779 de la Comisión de 12 de junio de 2020 en lo que se refiere a las fechas de aplicación tras la ampliación del plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo

---

Reglamento de Ejecución (UE 773/2019 de la Comisión de 16 de mayo de 2019. Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE. (Nueva ETI de OPERACIONES).

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1693 de la Comisión de 10 de agosto de 2023.

Reglamento de Ejecución (UE) 777/2019 de la Comisión de 16 de mayo de 2019. Sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE. (Nuevas especificaciones del RINF).

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Reglamento de Ejecución (UE) 778/2019 de la Comisión de 16 de mayo de 2019. Que modifica el Reglamento (UE) nº 1305/2014 en lo que se refiere a la gestión del cambio. (Modificación de la ETI de Aplicaciones Telemáticas para Mercancías).

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Reglamento de Ejecución (UE) 779/2019 de la Comisión de 16 de mayo de 2019. Por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Modificado por Reglamento de Ejecución (UE) 2020/780 de la Comisión de 12 de junio de 2020 por el que se modifican el Reglamento (UE) nº 445/2011 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 en lo que respecta a las medidas para prorrogar la validez de determinados certificados de las entidades ferroviarias encargadas del mantenimiento y a determinadas disposiciones transitorias debido a la pandemia de COVID-19.

Recomendación (UE) 780/2019 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, Sobre disposiciones prácticas para la expedición de autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 27 de mayo de 2019.

Reglamento de Ejecución (UE) 424/2020 de la Comisión de 19 de marzo de 2020, relativo a la presentación de información a la Comisión en relación con la no aplicación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L84/20 de 20 de marzo de 2020.

Reglamento de Ejecución (UE) 572/2020 de la Comisión de 24 de abril de 2020 relativo a la estructura de presentación de información a la que deberán atenerse los informes de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L132/10 de 27 de abril de 2020.

Reglamento (UE) 698/2020 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L165/10 de 27 de mayo de 2020.

Reglamento (UE) 267/2021 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2021 por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la persistencia de la crisis de la COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte y a la ampliación de determinados períodos contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L60/1 de 22 de febrero de 2021.

Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (en vigor a partir del 6 de junio de 2023).

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L172/1, de 17 de mayo de 2021.

Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.o 1316/2013 y (UE) n.o 283/2014.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L249/38, de 14 de julio de 2021.

Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión de 10 de agosto de 2023, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control mando y señalización, del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 2016/919 de la Comisión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L222/380 de 8 de septiembre de 2023.

---

2. - DIRECTIVAS

Directiva 1992/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de diciembre de 1992.

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

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 195, de 27 de julio de 2005.

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

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Modificado por:

M1 DIRECTIVA 2014/82/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 24 de junio de 2014.

M2 DIRECTIVA 2016/82/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 1 de junio de 2016.

M3 Reglamento (UE) 2019/554 de la Comisión de 5 de abril de 2019, que modifica el anexo VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.

Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008. Sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 260, de 30 de septiembre de 2008.

Modificado por:

M1 DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2009/240/CE de 4 de marzo de 2009.

M2 DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2010/187/UE de 25 de marzo de 2010.

M3 DIRECTIVA 2010/61/UE DE LA COMISIÓN. Texto pertinente a efectos del EEE de 2 de septiembre de 2010.

M4 DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2011/26/UE de 14 de enero de 2011.

M5 DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN 2012/188/UE de 4 de abril de 2012.

M6 DIRECTIVA 2012/45/UE DE LA COMISIÓN. Texto pertinente a efectos del EEE de 3 de diciembre de 2012.

M7 DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN 2013/218/UE de 6 de mayo de 2013.

M8 DIRECTIVA 2014/103/UE DE LA COMISIÓN. Texto pertinente a efectos del EEE de 21 de noviembre de 2014.

M9 DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/217 DE LA COMISIÓN de 10 de abril de 2014.

M10 DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/974 DE LA COMISIÓN de 17 de junio de 2015.

M11 DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2016/629 DE LA COMISIÓN de 20 de abril de 2016.

M12 DIRECTIVA DE LA COMISIÓN 2016/2309/UE, de 16 de diciembre.

M13 DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2017/695 DE LA COMISIÓN, de 7 de abril.

M14 DIRECTIVA DE LA COMISIÓN 2018/217/UE, de 31 de enero.

M15 DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2018/936 DE LA COMISIÓN, de 29 de junio.

M16 DIRECTIVA 2018/1846 DE LA COMISIÓN de 23 de noviembre de 2018.

M17 DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1094 DE LA COMISIÓN, de 17 de junio.

M18 REGLAMENTO (UE) 2019/1243, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019.

M19 DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/1241, DE LA COMISIÓN. Texto pertinente a efectos del EEE de 28 de agosto de 2020.

M20 DIRECTIVA DELEGADA (UE) 2020/1833, DE LA COMISIÓN.

Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012. Por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 14 de diciembre de 2012.

C1 Rectificación, DO L 067, 12.3.2015, p. 32 (Directiva 2012/34/UE).

M1 DIRECTIVA 2016/2370/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016

M2 DECISIÓN DELEGADA (UE) 2017/2075 DE LA COMISIÓN de 4 de septiembre de 2017.

Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014. Relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 28 de octubre de 2014.

Directiva 2016/797/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016. Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 26 de mayo de 2016.

Modificada por la Directiva (UE) 2020/700, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, en lo relativo a la prórroga de sus períodos de trasposición.

Directiva 2016/798/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016. Sobre seguridad ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 26 de mayo de 2016.

Modificada por el Reglamento (UE) 2020/1530 de 21 de octubre de 2020, en lo que respecta a la aplicación de las normas de seguridad e interoperabilidad ferroviarias en la conexión fija a través del canal de la Mancha.

Modificada por la Directiva (UE) 2020/700, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, en lo relativo a la prórroga de sus períodos de trasposición.

Directiva (UE) 2016/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2016, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de seguridad de las redes y sistemas de información en la Unión.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 19 de julio de 2016

Directiva (UE) 2020/700 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020, por la que se concede a los Estados miembros un periodo adicional para que completen el proceso de transposición hasta el 31 de octubre de 2020.

---

3. - DECISIONES DE EJECUCIÓN

Decisión de Ejecución de la Comisión 2011/665/UE de 4 de octubre de 2011. Sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 8 de octubre de 2011.

M1 Reglamento de Ejecución 2019/776, de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

M2 Reglamento de Ejecución 2023/1696, de la Comisión de 10 de agosto de 2023.

Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión de 8 de junio de 2017. Por la que se completa la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los objetivos específicos de redacción, adopción y revisión de las especificaciones técnicas de interoperabilidad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 15 de agosto de 2017.

M1 Reglamento de Ejecución 2019/776, de la Comisión de 16 de mayo de 2019.

NORMATIVA ESTATAL

1. - NORMAS CON RANGO DE LEY

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

BOE de 12 de noviembre de 2009.

Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

BOE de 21 de julio de 2012.

Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

BOE de 5 de junio de 2013.

M1 Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados. BOE de 27 de diciembre de 2018.

M2 Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, de medidas urgentes para adecuar las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación a las Directivas 2009/72/ CE y 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y del gas natural. BOE de 12 de enero de 2019.

Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

BOE de 14 de diciembre de 2013.

Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

BOE de 3 de diciembre de 2013.

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. BOE de 30 de septiembre de 2015.

M1 Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados. BOE de 27 de diciembre de 2018.

M2 Ley 6/2018, de 3 de julio.

M3 Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre.

M4 Ley 10/2021, de 9 de julio.

M5 Ley 13/2021, de 1 de octubre.

M6 Ley 4/2022, de 25 de febrero de 2022.

M7 Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto.

M8 Ley 26/2022, de 19 de diciembre de 2022.

M9 Ley 2/2024, de 1 de agosto.

Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidencias ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

BOE de 22 de agosto de 2024.

---

2. - NORMAS CON RANGO DE REAL DECRETO

Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo. Por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

Real Decreto 1566/1999 de 8 de octubre. Sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.

Real Decreto 412/2001, de 20 de abril. Por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

BOE de 8 de mayo de 2001.

Orden ITC/254/2007, de 1 de febrero, por la que se actualiza el anejo 1 y se modifican el anejo 2 y diversos apéndices del anejo 3.

Real Decreto 1256/2003 de 3 de octubre. Por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte.

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre. Por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

SE SUPRIME la disposición transitoria 1.1, por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

SE MODIFICA la disposición adicional 11, por Real Decreto 623/2014, de 18 de julio.

SE DEROGA el título VI, por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

SE MODIFICA el art. 56, por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo.

SE MODIFICA:

Los arts. 129 y 134, por Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

Los arts. 54 a 56 y 78.2.f) y SE SUPRIME la disposición adicional 10, por Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero.

El artículo 134 por el Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre

SE DEROGA los capítulos V y VI del título III y SE MODIFICA los arts. 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 y 3, 82, 88, 133, 134.2 y el anexo, por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

SE DEROGA la disposición adicional 14 y SE MODIFICAN determinados preceptos, por Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo.

SE MODIFICA: los arts. 45.2, 63, las referencias indicadas y AÑADE la disposición adicional única y SUPRIME la disposición transitoria 5 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por Real Decreto 271/2018, de 11 de mayo (Ref. BOE-A-2018-6372).

Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre. Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

SE MODIFICA los arts. 1, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 17, 23, 27, 30, 31, 33, 34 y 40, por Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.

SE MODIFICA:

El art. 15.1, por Real Decreto 104/2011, de 28 de enero.

Los arts. 3.1 y 16.1.p), por Real Decreto 458/2010, de 16 de abril.

CORRECCIÓN de errores en BOE núm. 23 de 27 de enero de 2005.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre. Por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

BOE de 4 de diciembre de 2007.

CORRECCIÓN de errores en BOE núm. 55, de 4 de marzo de 2008.

SE MODIFICA los anexos I y IX, por Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre.

Modificado por Real Decreto 537/2019, de 20 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre. Por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario.

BOE de 4 de octubre de 2008.

Real Decreto 626/2013, de 2 de agosto. Por el que se establecen seis certificados de profesionalidad de la familia profesional Transporte y mantenimiento de vehículos que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad y se actualizan los certificados de profesionalidad establecidos como anexo V del Real Decreto 723/2011, de 20 de mayo y como anexo V del Real Decreto 1539/2011, de 31 de octubre.

BOE de 18 de septiembre de 2013.

Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto. Por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

BOE de 31 de agosto de 2013.

Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre. Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

BOE de 28 de diciembre de 2013.

Real Decreto 623/2014, de 18 de julio. Por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

BOE de 19 de julio de 2014.

Real Decreto 627/2014, de 18 de julio. De asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

BOE de 19 de julio de 2014.

Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre. Por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.

BOE de 23 de diciembre de 2014.

Real Decreto 664/2015, de 17 de julio. Por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

BOE de 18 de julio de 2015.

Modificado por Real Decreto 292/2016, de 15 de julio, por el que se modifica la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 695/2018, de 29 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, y El Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre.

Modificado por Real Decreto 1513/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 469/2021, de 29 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Real Decreto 1434/2018, de 7 de diciembre, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de ferrocarriles y transporte ferroviario en relación con las líneas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE de 14 de diciembre de 2018.

Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

BOE de 29 de octubre de 2020.

Real Decreto 524/2023, de 20 de junio, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.

BOE de 29 de octubre de 2020.

---

3. - ÓRDENES MINISTERIALES

Orden FOM/605/2004 de 27 de febrero. Sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

BOE de 9 de marzo de 2004

Orden INT/3716/2004, de 28 de octubre. Por la que se publican las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

BOE de 16 de noviembre de 2004.

Orden FOM/32/2005, de 17 de enero. Por la que se crea la Comisión de Coordinación de las Actividades Ferroviarias.

BOE de 21 de enero de 2005.

Orden FOM/897/2005, de 7 de abril. Relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.

BOE de 9 de abril de 2005.

Modificaciones:

SE AÑADE el art. 5 bis por Orden FOM/642/2018, de 13 de junio.

El art. 10, por Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre.

SE AÑADE la disposición adicional única, por Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero.

SE MODIFICA el art. 11.b), por Orden FOM/420/2014, de 7 de marzo.

Orden FOM/1269/2006, de 17 de abril. Por la que se aprueban los Capítulos 6 Balasto y 7 Subbalasto, del pliego de prescripciones técnicas generales de materiales ferroviarios.

BOE 1 de mayo de 2006.

Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre. Por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora.

BOE de 22 de septiembre de 2006.

Orden FOM/2924/2006, 19 de septiembre. Por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

Orden FOM/3671/2007, de 24 de septiembre. Por la que se aprueba la Instrucción sobre acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril (IAPF-07).

BOE 17 de diciembre de 2007. Corrección errores BOE núm. 264, de 1 de noviembre de 2008.

Orden FOM/2257/2010, de 2 de agosto. Por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 23 de agosto de 2010.

Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre. Por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

BOE de 9 de noviembre de 2010.

Corrección erratas BOE 26 de 11 de febrero de 2011.

Modificada por Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, BOE de 20 de abril de 2015.

Modificada por Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre, BOE de 8 de octubre de 2016.

Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre. Por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

BOE 23 de diciembre de 2010.

Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre. Por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y RENFE-Operadora.

BOE de 31 de diciembre de 2012.

Orden ECD/101/2013, de 23 de enero. Por la que se establece el currículo del ciclo formativo de grado medio correspondiente al título de Técnico en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario.

BOE de 1 de febrero de 2013.

Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre. Por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

BOE de 28 de diciembre de 2013.

Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero. Por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidas en el Art. 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

BOE de 12 de febrero de 2015.

Orden FOM/710/2015, de 30 de enero. Por la que se aprueba el catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 23 de abril de 2015.

M1 Orden FOM/925/2018, de 10 de septiembre (Ref. BOE-A-2018-12397)

M2 Orden TMA/1240/2020, de 8 de diciembre (Ref. BOE-A-2020-16830)

M3 Orden TMA/488/2021, de 19 de mayo (Ref. BOE-A-2021-8513).

M4 Orden TMA/1108/2022, de 11 de noviembre (Ref. BOE-A-2022-19086).

Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio. Por la que se aprueba la "Instrucción ferroviaria de gálibos".

BOE de 4 de agosto de 2015.

M1 Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero (Ref. BOE-A-2023-4324)

Orden FOM/1631/2015, de 14 de julio. Por la que se aprueba la Instrucción para el proyecto y construcción de obras ferroviarias IF-3. Vía sobre balasto. Cálculo de espesores de capas de la sección transversal.

BOE de 4 de agosto de 2015.

Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre. Por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

BOE de 8 de octubre de 2016.

Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre. Por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 19 de enero de 2017.

M1 Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero (Ref. BOE-A-2023-4324)

Orden TMA/576/2020, de 22 de junio, por la que se aprueba la "Instrucción ferroviaria: Especificaciones técnicas de material rodante ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches (IF MR ALC-20)".

BOE, de 26 de junio de 2020.

Orden TMA/404/2022, de 25 de abril, por la que se regulan aspectos del régimen de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios, se modifican los datos inscribibles en el Registro Especial Ferroviario del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, y se establece un régimen transitorio de homologación para los centros de mantenimiento de material rodante distinto de vagones de mercancías regulado en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero..

BOE de 7 de mayo de 2022.

Orden TMA/1108/2022, de 11 de noviembre, por la que se modifica la denominación de la estación de ferrocarril de "Madrid-Puerta de Atocha" y se modifica la Orden FOM/710/2015, de 30 de enero, por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 19 de noviembre de 2022.

Orden TMA/1338/2022, de 23 de diciembre, por la que se aprueba la "Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria" para el periodo 2021-2026.

BOE de 30 de diciembre de 2022.

Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero, por la que se aprueban la instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura (IFI) y la instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de energía (IFE) y se modifican la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la Instrucción ferroviaria de gálibos y la Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre, por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE, de 18 de febrero de 2023.

Orden TMA/261/2023, de 14 de marzo, por la que se modifica la denominación de la estación de ferrocarril de Fanjul.

BOE, de 17 de marzo de 2023.

Orden TMA/698/2023, de 27 de junio, por la que se aprueba la instrucción sobre los registros de la actividad de vigilancia de infraestructuras ferroviarias, REVINFE-23.

BOE, de 30 de junio de 2023.

Orden TRM/124/2025, de 3 de febrero, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones por perturbaciones extraordinarias de tráfico en el transporte ferroviario de mercancías.

BOE, de10 de febrero de 2025.

---

4 - RESOLUCIONES DEL MINISTERIO

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Vagones".

BOE de 14 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar".

BOE de 19 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009.

Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre. Por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril.

BOE de 1 de mayo 2010.

Resolución de 29 de junio de 2011, de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento. Por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento.

BOE de 16 de julio de 2011.

Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de Adif -Alta Velocidad, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

BOE de 11 de febrero de 2014.

Resolución de 3 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF- Alta Velocidad, por la que se encomienda la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 26 de abril de 2014.

Resolución de 27 de junio de 2014, de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de los títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 4 de julio de 2014.

Resolución de 5 de noviembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Por la que se publican la Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico y la Norma Básica de Seguridad del Material.

BOE de 26 de noviembre de 2015.

Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.

BOE de 27 de enero de 2016.

Resolución de10 de diciembre de 2018, de la Secretaría General de Infraestructuras. Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de diciembre de 2018, por el que se traspasan a la Comunidad Autónoma del País Vasco las líneas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE de 14 de diciembre de 2018.

Resolución de 7 de septiembre de 2021, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.

BOE de 1 de octubre de 2021.

Resolución de 7 de septiembre de 2021, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias, por el que se aprueba la Resolución de la Presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), de 29 de junio de 2021, por la que se delegan determinadas competencias en órganos internos de la Entidad.

BOE de 1 de octubre de 2021.

Resolución de 7 de septiembre de 2021, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, sobre delegación de competencias.

BOE de 1 de octubre de 2021.

Resolución de 7 de septiembre de 2021, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, sobre delegación de competencias, por el que se aprueba la Resolución de la Presidenta de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, de 29 de junio de 2021, por la que se delegan determinadas competencias en órganos internos de la Entidad

BOE de 1 de octubre de 2021.

Resolución de 29 de noviembre de 2021, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se crea la Sede Electrónica y se determina la puesta a disposición de las notificaciones en dicha sede.

BOE de 17 de diciembre de 2021.

---

5. - RESOLUCIONES DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Resolución de 9 de julio de 2019, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. por la que se publica el Convenio de encomienda de gestión a la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, para la ejecución de actividades de carácter material o técnico.

BOE de 8 de agosto de 2019.

Resolución de 10 de enero de 2020, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, por la que se publica el Convenio de encomienda de gestión a la entidad pública empresarial Adif, para la ejecución de actividades de carácter material o técnico.

BOE de 10 de febrero de 2020.

Resolución de 15 de abril de 2020, de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, por la que se publica la Adenda al Convenio de encomienda de gestión a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para la ejecución de actividades de carácter material o técnico.

Resolución de 29 de noviembre de 2021, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se crea el Registro electrónico.

Resolución de 29 de noviembre de 2021, de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, por la que se crea la Sede Electrónica y se determina la puesta a disposición de las notificaciones en dicha sede.

Resolución de 29 de noviembre de 2021, de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, por la que se crea el Registro electrónico.

Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, por la que se publica el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF-Alta Velocidad.

Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

La normativa nacional y europea de aplicación en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias se debe consultar en la web oficial de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF):

- Normativa nacional: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria
- Normativa europea: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad

Anexo E

Glosario, Acrónimos y Definiciones

ACRÓNIMOS	
AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
ASFA	Anuncio de Señales y Frenado Automático
ATP	Automatic Train Protection
BA	Bloqueo Automático
BAB	Bloqueo Automático Banalizado
BAD	Bloqueo Automático de Vía Doble
BAU	Bloqueo Automático de Vía Única
BCA	Bloqueo de Control Automático
BLA	Bloqueo de Liberación Automática
BSL	Bloqueo de Señalización Lateral
BT	Bloqueo Telefónico
CE	Comisión Europea
CIAF	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia
CTC	Control de Tráfico Centralizado
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio
DR	Declaración sobre la Red

ACRÓNIMOS	
EF / EE. FF.	Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias
ETH	Especificaciones Técnicas de Homologación
EMS	Energy Measurement System (Sistema embarcado de medición de la energía)
ETI	Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GC	Gestor de Capacidades
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railways
H24	Centro de Gestión de Red H24
LSF	Ley del Sector Ferroviario
LZB	Linien Zug Beeinflussung
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OSS	One Stop Shop (Ventanilla Única)
PAT	Plan Alternativo de Transporte
PM	Puesto de Mando
PT	Plan de Transporte
RCF	Reglamento de Circulación Ferroviaria
REF	Registro Especial Ferroviario
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RME	Responsable de Medida Embarcada
RNE	Rail Net Europe
RSF	Reglamento del Sector Ferroviario

ACRÓNIMOS	
SIGES	Sistema de Gestión de Trenes Especiales
SIPSOR	Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares
SYACIS	Solicitud y Adjudicación de Capacidad en las Instalaciones de Servicio
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport/ Red Transeuropea de Transporte
TERFN/RTTT	Trans European Rail Freight Network /Red Transeuropea de Transporte de Mercancías
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenedor)
UE	Unión Europea
UIC	Unión Internacional de Ferrocarriles
UTI	Unidad de Transporte Intermodal

DEFINICIONES

Acuerdo Marco: Acuerdo celebrado entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y un Candidato, por un periodo de vigencia superior al del Horario de Servicio, en el que se establecen las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al Candidato, el procedimiento para satisfacer sus legítimas necesidades comerciales sin mermar los derechos de los demás Candidatos y en el que se podrán establecer las pautas de colaboración para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

Adjudicación: Otorgamiento por el administrador de infraestructuras ferroviarias, del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Administrador de Infraestructuras: Todo organismo o empresa responsable de la explotación, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias en una red, e igualmente responsable de participar en su desarrollo conforme a las normas que establezca el Estado miembro dentro del marco de su política general en materia de desarrollo y financiación de infraestructuras. (Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo).

Agencia Ferroviaria Europea / European Railway Agency (AFE / ERA): Agencia creada por la UE, con el objetivo de aproximar progresivamente las normas técnicas y de seguridad nacionales en los Estados miembros y fijar objetivos de seguridad comunes a todos los ferrocarriles europeos.

Agrupación Empresarial Internacional: Cualquier asociación de, al menos, dos empresas ferroviarias establecidas en Estados miembros de la Unión Europea distintos, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.

Ajuste de Servicio: Fecha establecida por el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adecuación del Plan de Transporte.

Ajuste de Servicio Concertado: Ajuste de servicio en el que se introducen las modificaciones generalizadas al Plan de Transporte.

Ajuste de Servicio Mensual: Ajuste de servicio limitado del Plan de Transportes de los Operadores. Se establece habitualmente uno al mes. Tiene unas condiciones de modificación y creación de surcos más restrictivas.

Alternativa Viable: Acceso a otra instalación de servicio, aceptable desde un punto de vista económico para la empresa ferroviaria, que permite la explotación del servicio de transporte de viajeros o mercancías en cuestión.

Anuncio de trenes: Declaración formal por parte de las EE.FF. de los días concretos de circulación de los trenes.

Apeadero: Infraestructura ferroviaria para la subida y bajada de viajeros.

Aplicación para la Solicitud y Adjudicación de Capacidad en las Instalaciones de Servicio (SYACIS): Es la aplicación informática que Adif pone a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos (titulares de material rodante, agentes de transporte, cargadores, y los operadores de transporte combinado) en el proceso de solicitud y adjudicación de la capacidad en las instalaciones de servicio.

Autoridad Responsable de la Seguridad: Es el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada.

Autorización de circulación de vehículos ferroviarios: La realización de las pruebas, ensayos o traslados en la Red Ferroviaria de Interés General exigirá que el vehículo ferroviario con el que se realicen cuente con una autorización provisional de circulación otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias. El solicitante deberá comunicar a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria las oportunas autorizaciones provisionales de circulación

Autorización de Transporte Excepcional: Es un documento establecido por la CPCTE, presidida por la Dirección de Seguridad en la Circulación, en la que, derivadas del Estudio de Viabilidad, se establecen las condiciones de transporte y las prescripciones de circulación que se deberán cumplir en el transcurso del mismo. Caso de ser necesario, se podrá determinar, entre otras prescripciones, la necesidad de personal de acompañamiento de vía, electrificación u otros.

Banda de Mantenimiento: Reserva de la capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.

Beneficio Razonable: un índice de remuneración del capital propio que tenga en cuenta el riesgo, incluido el riesgo que afecta a los ingresos, o la inexistencia del mismo, soportado por el explotador de la instalación de servicio y que esté en consonancia con el índice medio registrado en el sector durante los últimos años.

Bloqueo: Sistema o proceso cuyo objetivo es garantizar que los trenes que circulen por la misma vía y en el mismo sentido, lo hagan separados a una distancia que impida su alcance, y que cuando un tren circule por una vía, no circule otro en sentido contrario por la misma vía.

Calendario de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura: Calendario de plazos que deberá seguir una EF o Candidato Habilitado para solicitar la adjudicación de Capacidad de infraestructura.

Candidatos: Las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas. Asimismo, las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad o los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad.

Cantón: Se define como cantón de bloqueo a la parte de vía o de cada una de las vías en la que en condiciones normales de circulación, no puede haber más de un tren de forma simultánea. En función del sistema de bloqueo, puede estar comprendido entre dos estaciones colaterales o dos señales o pantallas de bloqueo.

Capacidad de Infraestructura: La capacidad para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un periodo determinado.

Capacidad de la instalación de servicio: Potencial de utilización de una instalación de servicio y de prestación de un servicio a lo largo de un periodo dado, teniendo en cuenta el tiempo necesario para acceder a la instalación de servicio o para abandonarla.

Cargadero: Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía (o a una terminal de transporte de mercancías), que sirve para complementar la Red Ferroviaria de Interés General.

Centro de Gestión de Red H24: Área de Adif cuya función principal es la coordinación de la gestión del tráfico ferroviario con las diferentes Delegaciones de Circulación y Centros de Regulación y Control de la Red de Alta Velocidad. Así como facilitar a las EE.FF. soluciones alternativas ante cambios en la programación de sus tráficos, y cualquier otra solución que ayude a mantener la regularidad y normalidad en sus circulaciones. También y si las condiciones de explotación lo requieren, establecerá planes alternativos de transporte ante las diferentes contingencias e incidencias que se presentan en la Red.

Certificado de Seguridad: El certificado de seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.

Comisiones TOC: Son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura que afecten de modo permanente a la circulación de trenes y circunstancias que han de ser contempladas en los surcos que se asignen a los operadores. Están compuestas por personal de Adif de mantenimiento de infraestructura, construcción de infraestructura y Circulación.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Coordinación: Proceso mediante el cual el Gestor de Capacidades y los Candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura.

Declaración sobre la Red (DR): Documento donde se exponen las características de la infraestructura puesta a disposición de las EE.FF. y las condiciones de acceso a la misma. Detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de Cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de Capacidad de infraestructura.

Desarrollo de la infraestructura ferroviaria: Planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura.

Empresa Ferroviaria (EF): Son empresas ferroviarias las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

Entidad encargada del mantenimiento: Entidad encargada del mantenimiento de vehículos ferroviarios, registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario y que asume la responsabilidad de las siguientes funciones de mantenimiento: gestión, desarrollo del mantenimiento, gestión del mantenimiento de la flota, y ejecución del mantenimiento.

Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH): Conjunto de normas técnicas, requisitos y condiciones que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección del medioambiente y, en su caso, interoperabilidad, debe cumplir todo vehículo ferroviario para poder obtener las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación.

Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI): Una especificación adoptada con arreglo a la normativa comunitaria de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario.

Explanación: La franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

Explotación de la infraestructura ferroviaria: Adjudicación de surcos ferroviarios, gestión del tráfico y fijación de cánones por el uso de la infraestructura.

Explotador de la instalación de servicio: La entidad privada o pública responsable de la gestión de una o varias de las instalaciones de servicio especificadas en el artículo 42 de la LSF, o de la prestación a empresas ferroviarias de uno o varios de los servicios a los que están destinados dichas instalaciones y de los complementarios y auxiliares definidos en la LSF.

Factor de Imputación (Fi): Porcentaje de responsabilidad del indicador asignado a cada ámbito de gestión.

Franja horaria: La Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

Gestor de Capacidades (GC): Departamento de Adif que tiene encomendada la planificación y adjudicación de capacidad en la RFIG administrada por Adif y por ADIF-Alta Velocidad, al cual remiten los candidatos las solicitudes de capacidad de infraestructura. En Adif se enmarca en la Dirección de Gestión de Capacidad de la Dirección General de Circulación y Gestión Capacidad de Adif.

GTRENES: Aplicación de Adif, orientada a la gestión de trenes en cuanto a sus composiciones y características, así como a las alteraciones que sufran en su recorrido según el plan de transportes en periodos inferiores a un día. Está disponible para todas las EE.FF., telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

Habilitación: Documento que faculta al titular de la misma para ejercer unas funciones cuya capacidad para desempeñarlas ha sido acreditada mediante la superación de una formación reglada, conforme al RD 664/2015 RCF.

Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento: Autorización otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias que faculta a un centro de mantenimiento de material rodante titular de la misma para realizar cada intervención de mantenimiento o conjunto de operaciones de mantenimiento sobre un determinado tipo o clase de vehículo ferroviario.

Homologación de un Centro de Mantenimiento: Autorización otorgada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a un centro de mantenimiento de material rodante ferroviario en la que se refleja que cumple las condiciones reglamentarias, técnicas y operativas exigidas para poder ejercer su actividad.

Horario de Servicio: Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.

Indicador para los P.P.S.I. (IP): Para el sistema de incentivos, margen de tiempo, medido en minutos, a partir de cual se considera que un tren retrasado a destino está incluido en el S.I. Para el tráfico de mercancías se aplica la Oferta Ajustada (OA).

Infraestructura Congestionada: El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de Capacidad.

Itinerario: Recorrido que realiza un tren, cuando se puede ir por distintas líneas, de un origen a un destino.

Itinerario Alternativo: itinerario distinto entre el mismo origen y el mismo destino siempre que exista sustituibilidad de ambos itinerarios para la explotación, por parte de la empresa ferroviaria, del servicio de transporte de viajeros o mercancías en cuestión.

Licencia de Empresa Ferroviaria: Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de empresa ferroviaria, condición que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.

Línea: Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructura de vía (que incluye el balasto y el material de vía, como traviesas, sujeciones, carriles, desvíos y aparatos), obras civiles, como puentes, pasos superiores, viaductos y túneles, todas las instalaciones de electrificación (incluyendo postes, líneas área de contacto, centros de transformación y subestaciones eléctricas) e instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No se consideran incluidos en el concepto de línea, las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías u otros edificios o instalaciones de atención al viajero.

Línea especializada: Declaración que atañe a determinados tramos de la red en los que el administrador de infraestructuras ferroviarias prioriza un tipo de tráfico concreto en ciertos periodos horarios.

Mallas: Sistema informático de Adif para la programación de las capacidades.

Maniobra: Movimiento consistente en: Agregar o segregar vehículos de un tren. Formar o descomponer un tren - Clasificar los vehículos o cortes de material - Desplazar un tren o vehículos por la misma vía o de una a otra dentro de los límites de maniobras. - Realizar los movimientos necesarios para el cambio de ancho en los trenes cuya tecnología lo admite, en los cambiadores de ancho. Traer o llevar material de/a dependencias de plena vía carentes de señal de protección telemandada desde la estación o el CTC. Realizar movimientos de material entre dependencias colaterales que se complementan constituyendo un complejo ferroviario logístico.

Manual de Capacidades: Documento complementario a la DR en el que se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la red.

Material Rodante Auxiliar: Se considera material rodante auxiliar aquellos vehículos ferroviarios que están específicamente habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento y mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía y los vehículos ferrocarril-carretera (bimodales), así como los destinados a trenes taller y de socorro.

Mercancías peligrosas: Son los materiales y objetos cuyo transporte está prohibido por el RID (Reglamento Internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril) o se autoriza únicamente en determinadas condiciones, ya que son sustancias / artículos que tienen propiedades peligrosas que pueden causar lesiones a las personas, y daños al medio ambiente, la propiedad y otros bienes, a menos que se manejen correctamente durante el transporte - incluido el movimiento, carga, descarga, almacenamiento y otras manipulaciones. Por ejemplos materias y objetos explosivos, gases, líquidos inflamables, sustancias tóxicas, materiales radiactivos.

Oferta Ajustada (OA): Conjunto de trenes de mercancías planificados que no han sido suprimidos en origen.

Organismos de Certificación: Entidades acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) conforme a las normas armonizadas de la serie UNE 66500 (EN 45000), encargadas de validar el cumplimiento de las ETH por el material rodante.

Organismo Notificado: El encargado de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas.

Plan Alternativo de Transporte (PAT): Variación temporal de la planificación básica o principal a un Candidato por el administrador de infraestructuras ferroviarias en una línea concreta, debido a incidencias en el tráfico o a las variaciones importantes en la Capacidad de vía, aún de manera programada (obras, por ejemplo).

Plan de Aumento de Capacidad: La medida o conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, se proponen para mitigar las limitaciones de Capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

Plan de Contingencias: Es el elaborado por el administrador de infraestructuras ferroviarias que contiene la relación de las Administraciones, los organismos y los órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario. Deberá adecuarse a lo establecido en la legislación estatal sobre protección civil, y tomar en consideración las competencias autonómicas en la materia.

Plan de Mantenimiento de un Vehículo Ferroviario: Documento que recoge el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones de mantenimiento que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección medioambiental y, en su caso, interoperabilidad, les fueron exigidas conforme a lo dispuesto en las ETH.

Plan de Transporte (PT): Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una EF u otros Candidatos, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos.

Puesto de Mando (PM): Departamento específico de Adif encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.

Rail Net Europe (RNE): Es la organización europea que tiene como fin asignar capacidad para toda clase de tráfico ferroviario internacional de un modo rápido y eficaz, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales y de la Unión Europea.

Red Ferroviaria de Interés General (RFIG): La Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

Registro Especial Ferroviario (REF): Tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, en el Reglamento y en las demás normas de desarrollo. Entre las funciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se encuentra la de organizar y gestionar este registro.

Se inscribirán, asimismo, en el Registro Especial Ferroviario las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte que manifiesten su interés por solicitar la Adjudicación de Capacidad de Infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.

Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF): Documento que establece las normas de circulación sobre la RFIG y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes, incorporando los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico, los documentos de uso obligatorio, el significado de las señales, las reglas que deben cumplirse para la circulación de trenes por la RFIG, su entrada, salida y paso por estaciones, tipos de bloqueo y enclavamientos, normas para la composición y frenado de trenes, forma de realización de maniobras, etc.

Reserva de Capacidad: 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.

Retraso a la Llegada (RLL): Tiempo transcurrido, medido en minutos, entre hora real de llegada a destino y la hora planificada.

Retraso Computable (RC): Para cada tren, tiempo de retraso medido en minutos en que supera el indicador de puntualidad establecido para el mismo en el sistema de incentivos.

Retraso Neto (Rn): Para determinar el retraso de los trenes de la Oferta Ajustada, se tendrá en cuenta el Retraso Neto (Rn), que se define como la diferencia medida en minutos entre el Retraso a la Llegada (RLL) y el Retraso en Origen (RO).

Servicio ferroviario conexo: Servicio básico, complementario o auxiliar recogido en los puntos 2, 3 y 4 del anexo II de la Directiva 2012/34/UE.

Servicio Internacional de Transporte de Mercancías: Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una de las fronteras españolas. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.

Servicio Internacional de Transporte de Viajeros: Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una de las fronteras españolas y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas partes pueden tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los vagones crucen al menos una frontera.

Sistema de Gestión de Trenes Especiales (SIGES): Es el sistema informático que gestiona las peticiones de los surcos inmediatos. Estos surcos se solicitan normalmente con menos de un día de antelación y por causas excepcionales. Está disponible para todas las EE.FF., telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIPSOR): Es el sistema informático que Adif pone a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos Habilitados en el proceso de adjudicación de la capacidad, para la solicitud de los surcos regulares (SERVITREN) y los surcos ocasionales (TRENDIA).

Surco: La capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

Tramo: Parte significativa de una línea ferroviaria.

Tren Impuntual: Tren que llega a destino programado con un retraso superior al indicador establecido.

Tren Suprimido: Tren que se suprime a su salida o en cualquier punto de su recorrido, sin estar programado, a causa de incidencias en la explotación ferroviaria o a petición de la empresa ferroviaria. Este tren se considera impuntual, a excepción de trenes de mercancías para los cuales se haya solicitado la modificación del destino previsto.

Umbral de Puntualidad (UP): Para el sistema de incentivos, margen de tiempo, medido en minutos, a partir de cual se considera que un tren retrasado llegado a destino es impuntual.

Ventanilla Única / One Stop Shop (OSS): Punto de contacto, en el ámbito nacional, que ponen los administradores de infraestructura a disposición de los Candidatos para solicitar información y capacidad para el acceso a la infraestructura en todas las redes integradas.

NOTA: Los términos del glosario son sólo para fines de información; las definiciones son de carácter general y no es legalmente vinculante.

Adicionalmente RNE ha publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en:

http://www.rne.eu/organisation/network-statements/

Anexo F

Catálogo de Ejes y líneas de la RFIG

Forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de ADIF - Alta Velocidad las siguientes líneas y tramos, ordenados por ejes.

Actualizado a 01/01/2025 (1ª versión trimestral de la Tramificación Común de Adif).

LÍNEA	ORIGEN	DESTINO	ANCHO DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓN
EJE 01. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - IRÚN / FRONTERA FRANCESA				
100	Pk. 641,181 (Frontera francesa)	MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR (hasta Hernani)	1668	3 KV CC
118	Pk. 641,181 (Frontera francesa)	IRÚN	1435	1'5 KV CC
128	BURGOS AG.KM 374,2	CAMBIADOR DE BURGOS	1668	3 KV CC
EJE 03. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALENCIA - CAMB. BOELLA (CAMP TARRAGONA)				
324	AGUJA KM. 0,8	CARTAGENA	1668	NO
326	AGUJA KM. 523,2	DÁRSENAS ESCOMBRERAS (Hasta límite Adif - AP. Cartagena)	1668	NO
352	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	CARTAGENA	1668	NO
600	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD	CAMBIADOR DE LA BOELLA (Hasta Bif. Joaquín Sorrolla-UIC)	1668	3 KV CC
600	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (Desde Bif. Joaquín Sorrolla-UIC)	CAMBIADOR DE LA BOELLA (Hasta Castelló de la Plana)	1435/1668	3 KV CC
600	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD (Desde Castelló de la Plana)	CAMBIADOR DE LA BOELLA (Hasta Cambiador de La Boella)	1668	3 KV CC
632	BIF. LA FEDERAT	BIF. VILASECA	1668	3 KV CC
EJE 04. ALCÁZAR DE SAN JUAN - CÓRDOBA - SEVILLA - CÁDIZ - BADAJOZ				
416	MOREDA (Desde Granada Ag. KM 54,289)	GRANADA	1435/1668	NO
490	GRANADA AG. KM 53,273	CAMBIADOR DE GRANADA	1668	NO
492	CAMBIADOR DE GRANADA	GRANADA AG. KM 54,289	1435	NO
520	CIUDAD REAL (Desde Mérida)	BADAJOZ	1668	NO / 25 KV CA
EJE 05. MADRID ATOCHA - CÁCERES - VALENCIA DE ALCÁNTARA				
500	BIF. PLANETARIO (Desde Monfragüe)	BIF. CASA DE LA TORRE	1668	NO
510	BIF. GRANJA LAS ENCINAS	ALJUCÉN	1668	25 KV CA
518	CÁCERES AG. KM 82,2	BIF. ROMANOS	1668	NO

LÍNEA	ORIGEN	DESTINO	ANCHO DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓN
530	MONFRAGÜE	BIF. EL CHAPARRAL	1668	NO
532	MONFRAGÜE- AGUJA KM. 255,4	MONFRAGÜE- AGUJA KM. 4,4	1668	NO
534	BIF. EL CHAPARRAL	ARROYO DE LA HERRERA	1668	NO
536	BIF. SAN ESTEBAN	BIF. EL CHAPARRAL	1668	NO
EJE 06. VENTA DE BAÑOS - LEÓN - OURENSE - VIGO/SANTIAGO - A CORUÑA				
130	GIJÓN-SAN CRESPO (Desde La Robla)	VENTA DE BAÑOS (Hasta Bif. Pajares)	1668	3 KV CC
130	GIJÓN-SAN CRESPO (Desde Bif. Pajares)	VENTA DE BAÑOS (Hasta Bif. Galicia)	1435/1668	3 KV CC
130	GIJÓN-SAN CRESPO) (Desde Bif. Galicia)	VENTA DE BAÑOS (Hasta León)	1668	3 KV CC
810	BIF. CHAPELA	MONFORTE DE LEMOS (Hasta Redondela)	1668	3 KV CC
812	VIGO-GUIXAR	BIF. CHAPELA	1668	3 KV CC
818	VILAGARCIA AUROSA	BIF. ANGUEIRA	1668	NO
822	BIF. VALORIO (Desde Taboadela Ag. Km. 234,0))	A CORUÑA (Hasta Ourense)	1435/1668	25 KV CA
824	REDONDELA	SANTIAGO DE COMPOSTELA	1668	3 KV CC /25 KV CA / NO
848	REDONDELA AV	BIF. REDONDELA	1668	25 KV CA
850	VIGO URZÁIZ	BIF. ARCADE	1668	25 KV CA
888	PEDRALBA AG. KM. 112,4	CAMBIADOR DE PEDRALBA	1668	NO
894	CAMBIADOR TABOADELA	TABOADELA AG. KM. 447,1	1668	25 KV CA
EJE 11. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BURGOS-ROSA MANZANO - LEÓN / ASTURIAS				
072	CTT FUENCARRAL AV	MADRID CHAMARTÍN AGUJA KM. 1,5	1435	25 KV CA
076	CAMBIADOR VALDESTILLAS	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS	1435	25 KV CA
080	BURGOS-ROSA MANZANO	MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR	1435	25 KV CA
084	LEÓN	BIF. VENTA DE BAÑOS	1435	25 KV CA
136	CAMBIADOR DE BURGOS	BURGOS-ROSA MANZANO	1435	25 KV CA
158	CAMBIADOR DE VILLAMURIEL	BIF. CERRATO	1435	25 KV CA
170	BIF. SOTO	BIF. CERRATO	1435	25 KV CA
180	BIF. ESTADIO MUNICIPAL	CAMBIADOR CLASIFICACIÓN	1435	25 KV CA
186	CAMBIADOR DE VILECHA	BIF. CAMBIADOR DE VILECHA	1435	25 KV CA
984	POLA DE LENA	BIF. PAJARES	1435/1668	25 KV CA

LÍNEA	ORIGEN	DESTINO	ANCHO DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓN
EJE 12. A.V. MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BARCELONA - FRONTERA FRANCIA				
050	LÍMITE ADIF - LFP, S.A.	MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES	1435	25 KV CA
052	CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN	1435	25 KV CA
054	BIF. CANAL IMPERIAL	BIF. MONCASI	1435	25 KV CA
056	BIF. ARTESA DE LLEIDA	BIF. LES TORRES DE SANUI	1435	25 KV CA
060	BIF. CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS	CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS	1435	25 KV CA
066	BIF. CAN TUNIS-AV	CAN TUNIS-AV	1435	25 KV CA
068	VALLECAS AV - AGUJA KM. 12,300	LOS GAVILANES - AGUJA KM. 13,400	1435	25 KV CA
280	BIF. MOLLET	BIF. NUDO MOLLET	1435	25 KV CA
298	GIRONA-MERCADERIES	BIF . GIRONA-MERCADERIES	1435	25 KV CA
640	CAMBIADOR DE LA BOELLA	CAMP DE TARRAGONA	1435	25 KV CA
EJE 13. A.V. MADRID CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - LEVANTE				
024	YELES AGUJA KM. 34,397	BIF. LOS BLANCALES	1435	25 KV CA
040	MADRID-CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR	VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA	1435	25 KV CA
042	BIF. ALBACETE	ALACANT-TERMINAL	1435	25 KV CA
044	BIF. JOAQUÍN SOROLLA-UIC	BIF. JESÚS	1435	3 KV CC
046	BIF.MURCIA	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	1435	25 KV CA
048	BIF. VINALOPÓ	MONFORTE DEL CID AV	1435	25 KV CA
308	ALBACETE- LOS LLANOS	CAMBIADOR ALBACETE	1435	25 KV CA
328	Bif. JESÚS–AGUJA KM. 396,7	CAMBIADOR VALENCIA	1435	25 KV CA
354	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	MURCIA DEL CARMEN	1435/1668	25 KV CA
EJE 14. A.V. MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES - TOLEDO / SEVILLA SANTA JUSTA / MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO/ GRANADA				
010	MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES	SEVILLA-SANTA JUSTA	1435	25 KV CA
014	BIF. GOBANTES	BIF. BOBADILLA	1435	25 KV CA
016	MAJARABIQUE	CAMBIADOR MAJARABIQUE	1435	25 KV CA
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA	CTT CERRO NEGRO AV	1435	25 KV CA

LÍNEA	ORIGEN	DESTINO	ANCHO DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓN
020	LA SAGRA	TOLEDO	1435	25 KV CA
022	CAMBIADOR ALCOLEA	BIF. CAMBIADOR ALCOLEA	1435	25 KV CA
030	BIF. MÁLAGA-AV	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1435	25 KV CA
032	ANTEQUERA-SANTA ANA	CAMBIADOR ANTEQUERA	1435	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA	GRANADA (Hasta Riofrio)	1435	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA (Desde Riofrío)	GRANADA (Hasta Bif. Tocon)	1435/1668	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA (Desde Bif. Tocon)	GRANADA (Hasta Bif. La Chana)	1435	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA (Desde Bif. La Chana)	GRANADA	1435/1668	25 KV CA
EJE 15. A.V. MADRID PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BADAJOZ - LISBOA				
026	PLASENCIA	BIF. SAN NICOLAS	1668	25 KV CA
EJE 16. A.V. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA				
190	CAMBIADOR MEDINA AV	MEDINA DEL CAMPO AV	1435	25 KV CA
890	CAMBIADOR PEDRALBA	BIF. PEDRALBA	1435	25 KV CA
892	CAMBIADOR TABOADELA	TABOADELA AV AG. KM. 446,1	1435	25 KV CA
982	TABOADELA AG. KM. 234,0	BIF. MEDINA (Hasta Taboadela Ag. Km. 447,1)	1435/1668	25 KV CA
982	TABOADELA AG. KM. 234,0 (Desde Taboadela Ag. Km. 447,1)	BIF. MEDINA (Hasta Bif. Valorio)	1435	25 KV CA
982	TABOADELA AG. KM. 234,0 (Desde Bif. Valorio)	BIF. MEDINA (Hasta Zamora Ag. Km. 233,0)	1435/1668	25 KV CA
982	TABOADELA AG. KM. 234,0 (Desde Zamora Ag. Km. 233,0)	BIF. MEDINA	1435	25 KV CA

Se han especificado el Origen y Destino de cada una de las líneas en función del sentido PAR de la circulación.

Anexo G

Capacidad Media de las Principales Líneas de ADIF - Alta Velocidad

Datos de Capacidad diciembre 2024.

LÍNEA	CAPACIDAD (1)	TRÁFICO ACTUAL (2)	SURCOS DISPONIBLES	SATURACIÓN
010 MADRID P. ATOCHA A.G.-SEVILLA S. JUSTA	292	116	173	41%
014 BIF. GOBANTES-BIF. BOBADILLA	292	6	286	2%
020 LA SAGRA-TOLEDO	304	30	274	10%
026 PLASENCIA-BIF. SAN NICOLÁS	75	12	63	16%
030 BIF. MÁLAGA-A.V.-MÁLAGA M. ZAMBRANO	292	68	224	23%
036 ANTEQUERA-STA ANA-GRANADA	26	24	2	92%
040 MADRID CHAM. C. C.-VALENCIA-J. S.	179	89	90	50%
042 BIF. ALBACETE-ALACANT-TERMINAL	274	48	226	18%
046 BIF. MURCIA-EL REG. KM 522.1	36	32	4	89%
050 MADRID P. ATOCHA A.G.-LÍMITE ADIF-LFPSA	178	102	76	57%
054 BIF. MONCASI-BIF. CANAL IMPERIAL	134	67	67	50%
056 BIF. ARTESA DE LLEIDA-BIF. LES TORRES DE S.	102	33	69	32%
080 MADRID CHAM. C. C.-BURGOS ROSA M.	207	63	144	30%
084 BIF. VENTA DE BAÑ.-LEON	41	24	17	59%
100 MADRID CHAM. C. C.-P.K. 641.181 (FRONTERA)	163	56	107	34%
130 VENTA DE BAÑOS-GIJÓN-SANZ CRESPO	320	28	292	9%

LÍNEA	CAPACIDAD (1)	TRÁFICO ACTUAL (2)	SURCOS DISPONIBLES	SATURACIÓN
352 EL REG. KM 522.1-CARTAGENA	52	29	23	56%
354 EL REG. KM 522.1-MURCIA DEL C.	112	76	36	68%
416 MOREDA-GRANADA	84	10	74	12%
500 BIF. PLANETARIO-BIF. CASA DE LA TORRE	33	2	31	6%
510 BIF. PENAS BLANCAS-ALJUCEN	50	10	40	20%
518 BIF. CASA DE LA TORRE-BIF. LOS ROMANOS	62	0	62	0%
520 CIUDAD REAL-BADAJOZ	106	14	92	13%
530 MONFRAGÜE-BIF. EL CHAPARRAL	78	11	67	14%
600 VALENCIA-NORD-CAMBIADOR BOELLA	278	58	220	21%
640 CAMBIADOR BOELLA-CAMP DE TARRAGONA	184	18	166	10%
810 MONFORTE LEMOS-BIF. CHAPELA	360	32	328	9%
812 VIGO-GUIXAR-BIF. CHAPELA	96	32	64	33%
818 VILAGARCIA DE A.-BIF. ANGUEIRA	81	20	61	25%
822 BIF. VALORIO-A CORUÑA	48	25	23	52%
824 REDONDELA-SANTIAGO COMPOSTELA	263	56	207	21%
850 VIGO URZAIZ-BIF. ARCADE	168	29	139	17%
982 BIF. MEDINA-TABOADELA AG. KM 234.0	54	24	30	44%
984 BIF. PAJARES-POLA DE LENA	136	30	106	22%

(1) Capacidad media diaria disponible en ambos sentidos para un día estándar y referido a todos los tipos de tráfico.

(2) Trafico medio diario en ambos sentidos para un día estándar.

- La capacidad media diaria de la línea y su saturación, puede variar por trayectos y períodos horarios.
- En las líneas con origen/destino desde/hacia grandes estaciones de transporte de viajeros, sí estas se declararán congestionadas, dicha capacidad podría verse significativamente reducida.

Anexo H

Clasificación de líneas por tipos

Actualizado a 01/01/2025 (1ª versión trimestral de la Tramificación Común de Adif).

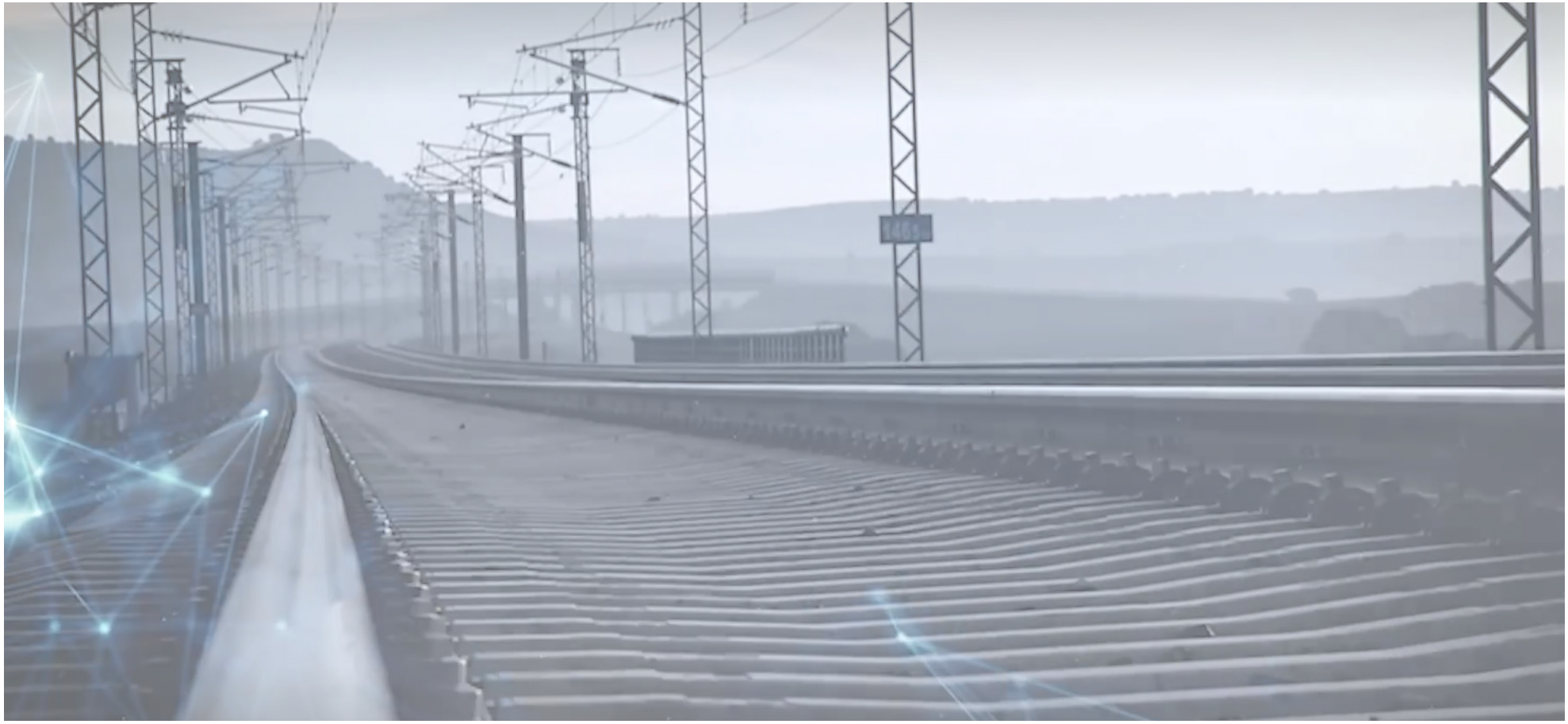
LÍNEA	ORIGEN	DESTINO	NÚCLEO DE CERCANÍAS	TIPO DE LÍNEA	LONGITUD (kms)
010	MADRID-PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES	SEVILLA-SANTA JUSTA		A	470,5
014	BIF. GOBANTES	BIF. BOBADILLA		A	8,6
016	MAJARABIQUE	CAMBIADOR MAJARABIQUE		A	2,0
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA	CTT CERRO NEGRO AV		B2	0,3
020	LA SAGRA	TOLEDO		A	21,4
022	CAMBIADOR ALCOLEA	BIF. CAMBIADOR ALCOLEA		A	0,7
024	YELES AGUJA KM. 34,397	BIF. LOS BLANCALES		A	5,7
026	PLASENCIA	BIF. SAN NICOLÁS		B1	175,3
030	BIF. MALAGA-AV	MALAGA Mª ZAMBRANO		A	154,6
032	ANTEQUERA-SANTA ANA	CAMBIADOR ANTEQUERA		A	0,4
036	ANTEQUERA-SANTA ANA	GRANADA		B1	114,2
040	MADRID-CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR	VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA		A	397,7
042	BIF. ALBACETE	ALACANT-TERMINAL		A	237,8
044	BIF. JOAQUÍN SOROLLA-UIC	BIF. JESÚS		A	0,5
046	BIF. MURCIA	EL REGUERÓN AGUJA KM. 522,1		A	60,7
048	BIF. VINALOPÓ	MONFORTE DEL CID AV		A	2,1
050	LIMITE ADIF-LFPSA (A Francia Vía Figueres V.)	MADRID-PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES		A	752,4
052	CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN		A	3,8
054	BIF. CANAL IMPERIAL	BIF. MONCASI		A	25,9
056	BIF. ARTESA DE LLEIDA	BIF. LES TORRES DE SANUI		A	16,3
060	BIF. CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS	CAMBIADOR-ZARAGOZA-DELICIAS		A	0,4

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

LÍNEA	ORIGEN	DESTINO	NÚCLEO DE CERCANÍAS	TIPO DE LÍNEA	LONGITUD (kms)
066	BIF. CAN TUNIS-AV	CAN TUNIS-AV		B2	0,2
068	VALLECAS AV-AGUJA KM. 12,3	LOS GAVILANES-AGUJA KM.13,4		A	5,6
072	CTT FUENCARRAL AV	MADRID-CHAMARTIN-AGUJA KM.1,5		A	0,2
076	CAMBIADOR VALDESTILLAS	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS		A	1,0
080	BURGOS - ROSA MANZANO	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR		A	302,9
084	LEÓN	BIF. VENTA DE BAÑOS		A	127,9
100	PK. 641,181 (Frontera Francesa)	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR (Hasta Irún)		B2	1,8
100	PK. 641,181 (Frontera Francesa) (Desde Irún)	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR (Hasta Hernani)	S. SEBASTIÁN	C1	23,2
118	PK. 641,181 (Frontera Francesa)	IRÚN		B2	1,8
128	BURGOS AG. KM. 374,2	CAMBIADOR DE BURGOS		B2	0,1
130	GIJÓN-SANZ CRESPO (Desde La Robla)	VENTA DE BAÑOS (Hasta León)		B2	25,7
136	CAMBIADOR DE BURGOS	BURGOS - ROSA MANZANO		A	0,6
158	CAMBIADOR VILLAMURIEL	BIF. CERRATO		A	1,9
170	BIF. SOTO	BIF. CERRATO		A	4,5
180	BIF. ESTADIO MUNICIPAL	CAMBIADOR CLASIFICACIÓN		A	0,4
186	CAMBIADOR VILECHA	BIF. CAMBIADOR VILECHA		A	0,6
190	CAMBIADOR MEDINA AV	MEDINA DEL CAMPO AV		A	1,1
280	BIF. MOLLET	BIF. NUDO MOLLET		D	2,2
298	GIRONA-MERCADERIES	BIF. GIRONA-MERCADERIES		D	1,5
308	ALBACETE-LOS LLANOS	CAMBIADOR ALBACETE		A	0,5
324	AGUJA KM. 0,8	CARTAGENA		D	0,6
326	AGUJA KM. 523,2	DÁRSENA ESCOMBRERAS (Hasta Límite Adif - AP Cartagena)		D	11,3
328	BIF. JESÚS-AG. KM. 396,7	CAMBIADOR VALENCIA		A	0,1
352	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	CARTAGENA		B2	58,0
354	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	MURCIA DEL CARMEN (Hasta El Reguerón Ag. Km. 525,3)		B1	3,2

LÍNEA	ORIGEN	DESTINO	NÚCLEO DE CERCANÍAS	TIPO DE LÍNEA	LONGITUD (kms)
354	MURCIA DEL CARMEN (Desde El Reguerón Ag. Km. 525,3)	MURCIA DEL CARMEN	MURCIA	C2	4,0
416	MOREDA (Desde Granada Ag. KM 54,289)	GRANADA		B2	2,2
490	GRANADA AG. KM. 53,273	CAMBIADOR DE GRANADA		B2	0,4
492	CAMBIADOR DE GRANADA	GRANADA AG. KM. 54,289		B2	0,6
500	BIF. PLANETARIO (Desde Monfragüe)	BIF. CASA DE LA TORRE		B2	71,0
510	BIF. GRANJA LAS ENCINAS	ALJUCÉN		B2	1,5
518	CÁCERES AG. KM. 82,2	BIF. ROMANOS		B2	4,2
520	CIUDAD REAL (Desde Mérida)	BADAJOZ		B1	59,2
530	MONFRAGÜE	BIF. EL CHAPARRAL		B2	6,6
532	MONFRAGÜE-AG. KM. 255,4	MONFRAGÜE-AG. KM. 4,4		B2	2,7
534	BIF. EL CHAPARRAL	ARROYO DE LA HERRERA		B2	4,8
536	BIF. SAN ESTEBAN	BIF. EL CHAPARRAL		B2	2,7
600	VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD	CAMBIADOR DE LA BOELLA (Hasta Castellón de la Plana)	VALENCIA	C2	73,5
600	VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD (Desde Castellón de la Plana)	CAMBIADOR DE LA BOELLA		B1	180,6
632	BIF. LA FEDERAT	BIF. VILASECA		B2	1,5
640	CAMBIADOR DE LA BOELLA	CAMP DE TARRAGONA		A	12,2
810	BIF. CHAPELA	MONFORTE DE LEMOS (Hasta Redondela)		B2	4,2
812	VIGO-GUIXAR	BIF. CHAPELA		B2	6,3
818	VILAGARCIA DE AUROSA	BIF. ANGUEIRA		B2	27,9
822	BIF. VALORIO (Desde Taboadela Ag. Km. 234,0)	A CORUÑA (Hasta Ourense)		B2	14,8
824	REDONDELA	SANTIAGO DE COMPOSTELA (Hasta Bif. Arcade)		B2	7,8
824	REDONDELA (Desde Bif. Arcade)	SANTIAGO DE COMPOSTELA		B1	76,1
848	REDONDELA AV	BIF. REDONDELA		B1	1,0
850	VIGO URZAIZ	BIF. ARCADE		B1	17,9
888	PEDRALBA AG. KM.112,4	CAMBIADOR PEDRALBA		B2	1,1
890	CAMBIADOR PEDRALBA	BIF. PEDRALBA		A	4,1
892	CAMBIADOR TABOADELA	TABOADELA AV AG. KM. 446,1		A	0,5

LÍNEA	ORIGEN	DESTINO	NÚCLEO DE CERCANÍAS	TIPO DE LÍNEA	LONGITUD (kms)
894	CAMBIADOR TABOADELA	TABOADELA AG. KM. 447,1		B2	0.5
982	TABOADELA AG. KM. 234,0	BIF. MEDINA		A	313,9
984	POLA DE LENA	BIF. PAJARES		B1	49,6



Anexo I

Modelos Contractuales

ÍNDICE

- CONTRATO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓN A: (Empresa Ferroviaria), POR LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.
- CONTRATO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE CORRIENTE DE TRACCIÓN A: (Empresa Ferroviaria), POR LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD.
- MODELOS DE CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A SUSCRIBIR CON LAS EMPRESAS FERROVIARIAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-7, SB-9 Y SX-10).
- MODELOS DE CONFORMIDAD Y CONTRATACIÓN PARA LA CESIÓN DE ESPACIOS DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-8, SX-4, SX-5, SX-7 Y SX-8).
- MODELO DE CONFORMIDAD Y CONTRATACIÓN PARA LA CESIÓN DE ESPACIOS DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO AUXILIAR (SX-6).
- CONTRATO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO GESTIÓN DE OBJETOS PERDIDOS (SX-9).
- CONTRATO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA PARA LA SUBIDA Y BAJADA DE TRENES (SX-12).
- ACUERDO MARCO PARA LA RESERVA DE CAPACIDAD.

CONTRATO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓN A: (EMPRESA FERROVIARIA), POR LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

En Madrid, a __ de _____ de 20XX.

Reunidos:

De una parte, D. _____, (Cargo) _____, que interviene en nombre y representación de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en adelante Adif E.P.E., con domicilio en Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, con NIF nº _____, entidad pública empresarial regulada por lo establecido en su estatuto aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre de 2004, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en las normas de desarrollo de ambas, en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre, en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación.

Y de otra, D. _____, con DNI nº _____, (Cargo) _____, que interviene en nombre y representación de (Empresa Ferroviaria) _____ con domicilio social en C/ _____nº __ C.P._____ (Localidad)_____ y NIF nº _____, en virtud de la escritura otorgada ante el Ilustre Notario de _____, D. _____, el __ de _____ de _____, bajo el número ____ de su Protocolo.

Las partes intervinientes, en el respectivo carácter e interés con el que actúan, se reconocen con capacidad jurídica y de obrar suficiente para la firma y otorgamiento del presente Acuerdo, y a tal efecto

Exponen:

De conformidad con el artículo 22 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de la competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana que, entre sus competencias, conforme al artículo 23.1.i), de la precitada Ley 38/2015, incluye la prestación de servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, entre los que se encuentra el servicio básico de suministro de combustible de tracción en instalaciones fijas y móviles.

De conformidad con el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Real Decreto-Ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, la Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre, por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad y la Declaración sobre la Red de Adif y de ADIF Alta Velocidad, dicho servicio es ofrecido por Adif E.P.E.

Por otra parte, de conformidad con la Declaración sobre la Red de Adif E.P.E., toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente licencia y con certificado de seguridad según línea, deberá firmar un acuerdo con Adif E.P.E. para poder obtener suministro de combustible de tracción, servicio ofrecido por Adif E.P.E.

(Nombre) _____, empresa ferroviaria en posesión de la correspondiente licencia y certificado de seguridad, ha manifestado su interés en recibir el servicio de suministro de combustible de tracción por parte de Adif E.P.E. desde (mes) de 20XX, por lo que ambas entidades han acordado la celebración del presente Contrato, destinado a determinar las condiciones de prestación, de dicho servicio básico por Adif E.P.E., a través de su Subdirección de Gestión de Combustibles, a favor de *(Empresa Ferroviaria)* _____.

El presente Contrato determina las condiciones de prestación del citado servicio conforme a los precios privados aprobados por el Consejo de Administración de Adif, vigentes en cada momento, y conforme a lo señalado en la citada Declaración sobre la Red de Adif en este apartado de suministro de combustible de tracción.

Y en virtud de cuanto antecede, los comparecientes formalizan el presente Contrato, basándose en las siguientes cláusulas, por las cuales:

Acuerdan:

1. - OBJETO

El presente Contrato tiene por objeto establecer las condiciones con arreglo a los cuales Adif E.P.E. se compromete y obliga a prestar a *(Empresa Ferroviaria)*_____, desde la fecha de su suscripción, el suministro de combustible de tracción necesario a tal entidad ferroviaria, así como la contraprestación económica a abonar por tal servicio, conforme a los criterios generales mencionados en el expositivo de sujeción a los precios privados aprobados por Adif E.P.E. y de conformidad con la Declaración sobre la Red de Adif E.P.E. vigentes en cada momento.

2. - ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL SERVICIO

La prestación del servicio de suministro de combustible se asocia a la utilización de los siguientes tipos de instalaciones:

- Punto Fijo de Suministro (Almacén Fiscal}: Son aquellas instalaciones donde, en virtud de la autorización concedida y con cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente, el combustible se aprovisiona y almacena en un depósito, inicialmente, para desde ahí ser suministrado al vehículo ferroviario.
- Punto Móvil de Suministro: Son aquellas instalaciones en las que se fija un punto donde el suministro de combustible se realiza directamente desde el camión cisterna, de la empresa suministradora, al vehículo ferroviario.

Los servicios recogidos en el presente Contrato se prestarán por Adif E.P.E a *(Empresa Ferroviaria)* _____, en los puntos de suministro, condiciones y precios establecidos en el Catálogo del Servicio de Suministro de Combustible de la Declaración sobre la Red, publicado en la Web de Adif.

Sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, y en sus normas de desarrollo, en todo lo no previsto en el presente Acuerdo será de aplicación lo dispuesto en el ordenamiento jurídico privado.

3. - CONDICIONES DE ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Las condiciones de acceso (CA) para estos servicios, están recogidas en el Catálogo del Servicio de Suministro de Combustible, publicado en la Web de Adif, siendo de especial relevancia las siguientes para un adecuado acceso a la prestación del servicio:

- *(Empresa Ferroviaria)* _____ aportará la documentación necesaria (Licencia de Empresa Ferroviaria, NIF de la Empresa, Acuerdo de exención concedido por la Agencia Tributaria, tarjeta CAE vigente concedida por la Agencia Tributaria y Carta de consumidor final de Gasóleo B) para su alta en el sistema informático de Adif E.P.E. y para justificar su autorización a utilizar gasóleo B exento.

- *(Empresa Ferroviaria)* aportará a Adif E.P.E. las renovaciones de los Acuerdos de Exención y de las tarjetas CAE con el tiempo necesario para actualizar el sistema informático y notificarlo al suministrador.
- *(Empresa Ferroviaria)* aportará la numeración UIC de todos los vehículos de que disponga en el momento del alta, sean estos de su titularidad y/o en régimen de alquiler, comunicando las variaciones que puedan producirse durante la vigencia del presente contrato, por cualquier circunstancia, indicando las fechas de inicio y fin en que se van a producir.
- Si *(Empresa Ferroviaria)* no comunicara la baja de un vehículo, como titular o arrendataria del mismo, y a éste se le siguiera suministrando, la facturación del/os suministro/s se hará a cargo de *(Empresa Ferroviaria)*, quién abonará a Adif E.P.E. la correspondiente factura. *(Empresa Ferroviaria)* resolverá con la actual propietaria del vehículo dicho pago sin intervención de Adif E.P.E..
- *(Empresa Ferroviaria)* notificará a Adif E.P.E. todos los puntos fijos y/o móviles en los que tenga necesidad de la prestación de estos servicios, antes de acceder a ellos para evitar posibles problemas de suministro.
- *(Empresa Ferroviaria)* deberá presentar sus solicitudes de prestación a los servicios requeridos en cada una de las instalaciones de servicio, ajustándose al plazo, formato y contenido mínimo fijado por Adif E.P.E., con el objeto de preservar una explotación ordenada, eficiente y segura en las instalaciones de suministro.
- En el caso de los puntos móviles, *(Empresa Ferroviaria)* indicará en su solicitud los litros de combustible a repostar, teniendo en cuenta que dicha cantidad debe ser íntegramente suministrada en el vehículo, para que no exista una devolución de producto al Suministrador. En caso de producirse una devolución del producto, Adif E.P.E. repercutirá a *(Empresa Ferroviaria)* los sobrecostes en los que hubiera incurrido por dicho motivo.

4. - CONDICIONES DE UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE COMBUSTIBLE, DEL TIPO ALMACÉN FISCAL, PARA EL SUMINISTRO DE GASÓLEO B EXENTO A LOS VEHÍCULOS FERROVIARIOS

Las condiciones de utilización (CU) para estas instalaciones, están recogidas en el Catálogo de Servicios de la Declaración sobre la Red, publicado en la Web de Adif, siendo de especial relevancia las siguientes:

- *(Empresa Ferroviaria)* hará un uso adecuado de la instalación para los fines previstos.
- *(Empresa Ferroviaria)* cumplirá con los requisitos en materia de seguridad ferroviaria y, en particular, la disposición de los títulos habilitantes pertinentes del personal ferroviario y las condiciones del material rodante ferroviario, así como en materia de prevención de riesgos laborales.
- Si como consecuencia de una mala actuación de *(Empresa Ferroviaria)* se produjera un derrame de combustible en la instalación durante el suministro de gasóleo, ésta estará obligada al cumplimiento de la legislación vigente en materia de medio ambiente referente a suelos, vertidos, ruidos, emisiones, residuos y sustancias peligrosas, siendo a su cuenta y cargo exclusivo, siempre que la responsabilidad fuera imputable a este, la recuperación y el saneamiento ambiental de todos los terrenos contaminados, siéndole repercutidos todos los gastos en que pudiera incurrir Adif E.P.E..
- Si como consecuencia de una mala actuación de *(Empresa Ferroviaria)* se produjera un accidente con daños en la instalación durante el suministro de gasóleo, se le repercutirán todos los gastos en los que Adif E.P.E. incurra para su reparación.

5. - FACTURACIÓN Y CONDICIONES DE PAGO

Los precios privados a aplicar serán los vigentes en cada momento por la prestación del Servicio de Suministro de Combustible y publicados en la Declaración sobre la Red.

Los precios a que hace referencia el presente Contrato son cuantías sin IVA.

Los precios aplicados por la prestación de este servicio no incluyen la prestación de otros servicios, como el servicio de maniobras de "suministro o retirada de material de tracción a puntos de aprovisionamiento de combustible", o el canon por utilización de las instalaciones de servicio en su modalidad "D".

- Los pagos se realizarán mensualmente, por meses naturales vencidos, mediante transferencia o ingreso en las cuentas bancarias de Adif E.P.E. abiertas en los Bancos _____: IBAN _____ y _____: IBAN _____, a treinta días fecha factura. Adif E.P.E se obliga a remitir la factura, comprensiva de todos los cargos a satisfacer por *(Empresa Ferroviaria)* _____, correspondientes al devengo mensual antes del día veinte del mes siguiente al que corresponda la factura. Los retrasos en el pago de las facturas presentadas, y sin perjuicio de cualquier otro derecho que le corresponda, generarán un cargo por intereses de demora que se calcularán conforme al artículo 7 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Asimismo, se aplicarán las normas previstas en los artículos 101 y 102 de la Ley del Sector Ferroviario y demás normativa reglamentaria aplicable.

6. - VIGENCIA DEL CONTRATO

El presente Contrato entrará en vigor el __ de _____ de 20XX y su vigencia será hasta el (un año) _____, con prórrogas tácitas por periodos anuales, pudiendo ser denunciado por cualquiera de las partes con una antelación de seis meses.

Se entenderá que el Contrato se prorroga de forma tácita cuando ninguna de las partes comunique a la otra su intención de no prorrogarlo seis meses antes de su vencimiento.

7. - CAUSAS DE FINALIZACIÓN DEL CONTRATO

El presente contrato se entenderá extinguido por las siguientes causas:

1. Por mutuo acuerdo de las partes.
2. Por denuncia por escrito de cualquiera de las partes con un período de preaviso de seis meses, en los términos previstos en este Acuerdo.
3. Por incumplimiento de una de las partes.

En el supuesto de incumplimiento que traiga causa en el impago por parte de *(Empresa Ferroviaria)* _____ de los importes adeudados por la prestación del servicio y sin perjuicio de la resolución del presente Acuerdo, ADIF E.P.E. podrá proceder a la suspensión del servicio, previa comunicación expresa a la empresa ferroviaria. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

Extinguido el Acuerdo por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo serán liquidados y cumplidos por ambas partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley o a lo dispuesto en el presente Contrato.

8. - CESIÓN A TERCEROS

El presente contrato no podrá ser cedido a terceros por ninguna de las partes sin el consentimiento previo y escrito de la otra parte. Toda cesión realizada en infracción de lo dispuesto en esta cláusula se tendrá por no efectuada, continuando las partes como titulares de las obligaciones asumidas en virtud del presente contrato.

Adif E.P.E podrá contratar con terceros los servicios a los que está obligado por medio del presente contrato.

9. - NOTIFICACIONES

A efectos de notificaciones, las partes podrán dirigir comunicación, por cualquier medio admitido en Derecho que acredite suficientemente su recepción por el destinatario, con las siguientes personas designadas como interlocutoras por las entidades firmantes:

Por (Empresa Ferroviaria)

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

Por Adif

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

10. - LEY APLICABLE Y JURISDICCIÓN

El suministro objeto del presente Acuerdo estará regido y se interpretará por la normativa del Sector Ferroviario y por el Derecho Privado. De conformidad con el artículo 44.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, será competente la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para conocer y resolver las reclamaciones que formulen las empresas ferroviarias y demás candidatos cuando se entienda que se ha vulnerado el principio de no discriminación en relación con la prestación de los servicios complementarios. Ello sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción ordinaria para la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios privados.

A estos efectos las partes se someterán a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Madrid, con renuncia de cualquier otro fuero que pudiera corresponderles.

11. - CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

Las Partes Contratantes se comprometerán a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Los datos personales tratados en el presente contrato serán tratados por cada una de las partes conforme a las disposiciones del Reglamento General de Protección de Datos (UE 679/2016) y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales. Cada una de las partes será responsable del tratamiento de los datos personales recabados de la otra parte, figurando su identidad, datos de contacto y representante en el encabezamiento del contrato. La finalidad del tratamiento es la gestión y ejecución del contrato conservándose los datos durante la vigencia de este y el tiempo posterior que sea legalmente necesario. Los datos podrán ser comunicados a Autoridades Públicas para cumplir con las obligaciones legales derivadas del contrato.

Se informa a los interesados de su derecho a solicitar el acceso a sus datos, rectificación, supresión, limitación o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos, cuando proceda, dirigiendo un escrito acompañando una fotocopia del Documento Nacional de Identidad u otro homólogo (NIE) con asunto Protección de Datos a las siguientes direcciones:

Adif, E.P.E.

Dirección postal: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 – Madrid.

Dirección de correo electrónico: dpd.adif@adif.es

Para (----------)

Dirección postal: (----------).

Dirección de correo electrónico: (----------).

Asimismo, los interesados tendrán derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, cuando entiendan que se han vulnerado alguno de sus derechos o se hayan tratado sus datos de forma ilegítima.

Los interesados podrán dirigirse al Delegado de Protección de Datos de cada uno de los responsables, en caso de que lo tuvieran, contactando por alguno de los canales más arriba indicados.

Por (Empresa Ferroviaria)

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

Por Adif

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

ANEXO I

PUNTOS DE SUMINISTRO

De conformidad con la Declaración sobre la Red de Adif.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Los servicios se prestarán conforme se determina en la "oferta de servicios, definición y descripción" correspondiente al servicio básico SB-2 publicado en la Declaración sobre la Red de Adif.

PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

- Los precios privados a aplicar serán los vigentes en cada momento por la prestación del Servicio Básico SB-2 publicados en la Declaración sobre la Red de Adif.
- Al coste real/m3 se añadirá el coste del servicio de suministro fijado en la Declaración sobre la Red de Adif

CONTRATO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE CORRIENTE DE TRACCIÓN A: (EMPRESA FERROVIARIA), POR LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD.

En Madrid, a __ de _____ de 20XX.

Reunidos:

De una parte D. (Nombre) _____ (Cargo) _____ de la entidad pública empresarial ADIF – Alta Velocidad, que interviene en nombre y representación de ADIF – Alta Velocidad E.P.E., en adelante ADIF – Alta Velocidad, con domicilio en C/ Sor Ángela de la Cruz, nº 3, C.P. 28020 – Madrid, con CIF nº _____, entidad pública empresarial regulada por lo establecido en el Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, , en las normas de desarrollo de ambas, en su Estatuto, aprobado por Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación.

Y de otra, D. (Nombre) _____, con DNI nº _____, (Cargo) _____, que interviene en nombre y representación de *(Empresa Ferroviaria)* _____, con domicilio social en _____ con CIF nº _____, en virtud de la escritura otorgada ante el Ilustre Notario de _____ D. _____, el __ de _____ de 202__, bajo el número ____ de su Protocolo.

Las partes intervinientes, en el respectivo carácter e interés con el que actúan, se reconocen con capacidad jurídica y de obrar suficiente para la firma y otorgamiento del presente Acuerdo, y a tal efecto:

Exponen:

Que con fecha 14 de diciembre de 2013 fue publicado en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto Ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, por el que se crea la entidad ADIF - Alta Velocidad, estableciéndose en su Disposición adicional tercera la aplicación a ADIF – Alta Velocidad de lo dispuesto en el artículo 40.3.a) de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en cuanto a la obligación del administrador de infraestructuras ferroviarias de prestar el servicio complementario de suministro de energía eléctrica en las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General a las empresas ferroviarias que lo soliciten.

Que con fecha 30 de septiembre de 2015 fue publicada en el Boletín Oficial del Estado la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. De conformidad con el artículo 22 de la misma, la administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de TransportesMovilidad y Agenda Urbana que, entre sus competencias conforme al artículo 23.1.i de la Ley 38/2015, incluye la prestación de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario, entre los que se encuentra el servicio complementario de suministro de corriente de tracción, definido como tal por los artículos 44 y siguientes de la referida Ley en relación con el anexo I de la citada norma.

Por otra parte, de conformidad con la Declaración sobre la Red de ADIF – Alta Velocidad, toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente licencia y con Certificado de seguridad según Línea, deberá firmar un acuerdo con ADIF – Alta Velocidad para poder obtener suministro de energía eléctrica de tracción, servicio complementario ofrecido por ADIF – Alta Velocidad.

*(Empresa Ferroviaria)*_____, empresa ferroviaria en posesión de la correspondiente licencia y certificado de seguridad, ha manifestado su interés en recibir el servicio de suministro de corriente de tracción por parte de ADIF – Alta Velocidad, por lo que ambas entidades han acordado la celebración del presente Acuerdo, destinado a determinar las condiciones de prestación de dicho servicio complementario por ADIF – Alta Velocidad, a favor de *(Empresa Ferroviaria)* _____.

El presente Acuerdo determina las condiciones de prestación del citado servicio conforme a los precios aprobados por el Consejo de Administración de ADIF – Alta Velocidad, vigentes en cada momento, y conforme a lo señalado en la citada Declaración sobre la Red de ADIF – Alta Velocidad en este apartado de suministro de corriente de tracción.

Y en virtud de cuanto antecede, los comparecientes formalizan el presente Acuerdo, basándose en las siguientes cláusulas, por las cuales:

Acuerdan:

1. - OBJETO

El presente Acuerdo tiene por objeto establecer las condiciones y los procedimientos con arreglo a los cuales ADIF – Alta Velocidad se compromete y obliga a prestar a *(Empresa Ferroviaria)* _____, el suministro de corriente de tracción necesaria a tal entidad ferroviaria, así como la contraprestación económica a abonar por tal servicio, conforme a los criterios generales mencionados en el expositivo de sujeción a los precios aprobados por ADIF – Alta Velocidad y de conformidad con la Declaración sobre la Red de ADIF – Alta Velocidad vigentes en cada momento.

2. - CONDICIONES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Los servicios recogidos en el presente Acuerdo se prestarán por ADIF – Alta Velocidad a (Empresa Ferroviaria) _____, en las condiciones y precios vigentes en cada momento en la Declaración sobre la Red de ADIF-Alta Velocidad.

En los mapas de las Declaraciones sobre la Red de Adif y ADIF-Alta Velocidad figuran las líneas electrificadas de ambos administradores.

Sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, y en sus normas de desarrollo, en todo lo no previsto en el presente Acuerdo será de aplicación lo dispuesto en el ordenamiento jurídico privado.

3. - FACTURACIÓN Y CONDICIONES DE PAGO

Los precios a que hace referencia en la Declaración sobre la Red de ADIF-Alta Velocidad son cuantías sin IVA.

Los pagos se realizarán mensualmente, por meses naturales vencidos, mediante transferencia o ingreso en las cuentas bancarias de ADIF - Alta Velocidad abiertas en los Bancos _____, con IBAN _____ y _____, con IBAN _____ a treinta días fecha factura. ADIF – Alta Velocidad se obliga a remitir la factura, comprensiva de todos los cargos a satisfacer por (Empresa Ferroviaria) _____, correspondiente al devengo mensual antes del día diez del mes siguiente al que corresponda la factura.

Los retrasos en el pago de las facturas presentadas, y sin perjuicio de cualquier otro derecho que le corresponda, generarán un cargo por intereses de demora que se calcularán conforme al artículo 7 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Asimismo, se aplicarán las normas previstas en los artículos 101 y 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y demás normativa reglamentaria aplicable.

La determinación de las circulaciones afectadas se establecerá con la documentación oficial facilitada por ADIF – Alta Velocidad.

4. - VIGENCIA DEL ACUERDO

El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su firma y su vigencia será hasta el (Fecha) _____, con prórrogas tácitas por periodos anuales, pudiendo ser denunciado por cualquiera de las partes con una antelación de seis meses.

Se entenderá que el Acuerdo se prorroga de forma tácita cuando ninguna de las partes comunique a la otra su intención de no prorrogarlo seis meses antes de su vencimiento.

5. - CAUSAS DE FINALIZACIÓN DEL ACUERDO

El presente Acuerdo se entenderá extinguido por las siguientes causas:

1. Por mutuo acuerdo de las partes.
2. Por denuncia por escrito de cualquiera de las partes con un período de preaviso de seis meses, en los términos previstos en este Acuerdo.
3. Por incumplimiento de una de las partes.

En el supuesto de incumplimiento que traiga causa en el impago por parte de *(Empresa Ferroviaria)* _____ de los importes adeudados por la prestación del servicio y sin perjuicio de la resolución del presente Acuerdo, ADIF Alta Velocidad E.P.E. podrá proceder a la suspensión del servicio, previa comunicación expresa a la empresa ferroviaria. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

Extinguido el Acuerdo por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo serán liquidados y cumplidos por ambas partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley o a lo dispuesto en el presente Acuerdo.

6. - CESIÓN A TERCEROS

El presente Acuerdo no podrá ser cedido a terceros por ninguna de las partes sin el consentimiento previo y escrito de la otra parte. Toda cesión realizada en infracción de lo dispuesto en esta cláusula se tendrá por no efectuada, continuando las partes como titulares de las obligaciones asumidas en virtud del presente Acuerdo.

ADIF - Alta Velocidad podrá contratar con terceros los servicios a los que está obligado por medio del presente Acuerdo.

7. - NOTIFICACIONES

A efectos de notificaciones, las partes podrán dirigir comunicación, por cualquier medio admitido en Derecho que acredite suficientemente su recepción por el destinatario, con las siguientes personas designadas como interlocutoras por las entidades firmantes:

Por ADIF – Alta Velocidad, (Nombre) _____, (Cargo) _____.

Por (Empresa Ferroviaria) _____ (Nombre)_____, (Cargo) _____.

8. - LEY APLICABLE Y JURISDICCIÓN

El suministro objeto del presente Acuerdo estará regido y se interpretará por la normativa del Sector Ferroviario y por el Derecho Privado. De conformidad con el artículo 44.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, será competente la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para conocer y resolver las reclamaciones que formulen las empresas ferroviarias y los restantes candidatos cuando se entienda que se ha vulnerado el principio de no discriminación en relación con la prestación de los servicios complementarios. Ello sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción ordinaria para la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios privados.

A estos efectos las partes se someterán a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Madrid, con renuncia de cualquier otro fuero que pudiera corresponderles.

9. - CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

Las Partes Contratantes se comprometerán a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Las partes reconocen que toda la información a la que se pueda tener acceso en el marco del contrato ya sea relacionada con la prestación del servicio o relacionada con la actividad u organización de alguna de las partes, en adelante, la información, tiene carácter confidencial, por lo que las partes acuerdan no divulgarla y mantener la más estricta confidencialidad respecto a dicha información advirtiendo en su caso, de dicho deber de confidencialidad y secreto a sus empleados, asociados y a cualquier persona que por su relación profesional o personal deba o pueda tener acceso a la misma.

Ninguna de las partes podrá reproducir, modificar, hacer pública o divulgar a terceros la información sin la previa autorización escrita y expresa de la otra parte, salvo en aquellos aspectos en que la información fuera pública y notoria por medios ajenos a las partes, o en caso de documentos que sean públicamente accesibles, las partes se comprometen a poner los medios necesarios para que la información no sea divulgada y/o cedida, evitando su pérdida, robo o sustracción.

Ambas partes advertirán sobre la existencia del deber de confidencialidad a sus empleados, asociados y a toda persona a la cual se le facilite haciéndose responsable del uso indebido que estos puedan hacer de la información relacionada con el contrato, y así mismo se comprometen a poner en conocimiento de la otra parte cualquier acción o incidente por parte de terceros que pueda atentar contra la confidencialidad de esta.

Las disposiciones relativas a la confidencialidad previstas en este contrato se aplicarán durante su vigencia y prevalecerán durante un plazo de cinco años, inmediato a su terminación.

Los datos personales tratados en virtud del presente contrato serán tratados por cada una de las partes conforme a las disposiciones del Reglamento General de Protección de Datos (UE 679/2016) y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales. Cada una de las partes será responsable del tratamiento de los datos personales recabados de la otra parte.

Los interesados pueden ejercitar su derecho a solicitar el acceso a sus datos, rectificación, supresión, limitación, oposición al tratamiento, portabilidad de los datos, y a no ser objeto de decisiones individuales automatizadas, cuando proceda, dirigiendo un escrito acompañando una fotocopia del Documento Nacional de Identidad o documento equivalente con asunto Protección de Datos a las siguientes direcciones:

Para ADIF-Alta Velocidad, E.P.E. (N.I.F. Q-2802152-E)

Dirección postal del Registro General de ADIF-Alta Velocidad en C/ Sor Ángela de la Cruz, 3, 7ª planta, 28020 MADRID.

Sede Electrónica: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/, o en el Punto de Acceso General: administración.gob.es, código DIR EA0008223.

Dirección de correo electrónico: dpd.adifav@adif.es

Para (xxxxxxxx) ** (N.I.F. **)

Dirección postal: Calle **, nº **, de ** C.P. **.

Dirección de correo electrónico: xxxxxx@xxxx.es.

Asimismo, los interesados tendrán derecho a presentar una reclamación ante la Agencia española de Protección de Datos, cuando entiendan que se han vulnerado alguno de sus derechos o se hayan tratado sus datos de forma ilegítima."

Y en prueba de conformidad, firman el presente Acuerdo,

Por (Empresa Ferroviaria)

Fdo.: _____

[CARGO] _____

Por ADIF - Alta Velocidad

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

MODELOS DE CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A SUSCRIBIR CON LAS EMPRESAS FERROVIARIAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-7, SB-9 Y SX-10)

CONTRATO NÚM. (----------)

En (--------) a (----) de (----) de (------)

Reunidos:

De una parte, ADIF-Alta Velocidad, con domicilio en 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2802152-E, representado en este acto por (----------), en calidad de (----------) debidamente autorizado para este acto.

Y de otra, (----------) a quien en lo sucesivo se denominará PARTE ARRENDATARIA, con NIF (----------) y domicilio en (----------) representado por (----------), con NIF (----------) en calidad de (----------) según consta en la Escritura otorgada el (----) de (----) de (----) ante el Notario de (----------) D. (----------) con el número (----) de su Protocolo.

Ambas partes con capacidad jurídica bastante que mutuamente se reconocen y aceptan.

Exponen:

- Que la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, establece en el nº 1 de su Disposición Adicional Primera que la titularidad y la administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General, corresponden a las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-Alta Velocidad, conforme a lo establecido en el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico y en la Orden Ministerial 2443/2013, de 27 de Diciembre.
- Que, de conformidad con lo establecido en la Declaración sobre la Red y en el "Procedimiento para las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios vinculados o conexos al transporte ferroviario en Estaciones de Viajeros", Resolución del XXXXX se adjudicó a la PARTE ARRENDATARIA un local nº (----), de (---) m^2 de superficie para el servicio de venta de billetes e información atendido **(SB-7)**, para el personal de servicios a bordo **(SB-9)**, para que las empresas ferroviarias presten el servicio de atención preferente a sus clientes **(SX-10)** (ELIMINAR EL QUE NO PROCEDA) (se adjunta resolución como Anexo 1). La ubicación y características quedan descritas en los planos que se adjuntan, formando parte integrante de este Contrato como Anexo 2.

En su virtud, ambas partes suscriben este contrato, de conformidad con las siguientes:

Estipulaciones:

1. - OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del presente Contrato es el arrendamiento del local, titularidad de ADIF-ALTA VELOCIDAD, que se describe en el Expositivo II, que la PARTE ARRENDATARIA destinará a la actividad de venta de billetes, para el personal de servicios a bordo, para que las empresas ferroviarias presten el servicio de atención preferente a sus clientes (ELIMINAR EL QUE NO PROCEDA).

ADIF-ALTA VELOCIDAD entregará a la PARTE ARRENDATARIA el local citado, mediante la firma de un Acta de entrega de local, que será firmada por representantes de ambas partes, obligándose a mantenerle en el goce pacífico del mismo durante el tiempo de vigencia del Contrato, a no ser que, por las causas que se indican en la Estipulación Segunda se haga necesaria la recuperación inmediata por ADIF-ALTA VELOCIDAD del citado local, en cuyo caso la PARTE ARRENDATARIA se obliga desde ahora, a entregarlo libre de cualquier carga, en el mismo estado en el que lo recibió y en la fecha que ADIF-ALTA VELOCIDAD le comunique.

La PARTE ARRENDATARIA declara que recibe el expresado local en condiciones de uso y apto para servir al fin exclusivo previsto anteriormente, con independencia de las obras e inversiones que realice para acondicionar el local a la actividad a que se destina.

Será condición indispensable para la entrega del local, la entrega a ADIF-ALTA VELOCIDAD de una copia de las pólizas de seguros establecidas en la Estipulación OCTAVA de este contrato.

2. - RECUPERACIÓN DEL LOCAL POR ADIF - ALTA VELOCIDAD DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO

Cuando se precise realizar obras de mantenimiento y/o de remodelación que afecten al servicio de transporte ferroviario, sean programadas o urgentes, ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá modificar la capacidad asignada previa comunicación a las empresas ferroviarias. ADIF-ALTA VELOCIDAD comunicará, con carácter general, con al menos 6 meses de antelación con relación a la ejecución prevista, la realización de las obras de mantenimiento y/o remodelación programadas. En el caso de obras de mantenimiento y/o remodelación de carácter urgente, ADIF-ALTA VELOCIDAD comunicara las mismas a la PARTE ARRENDATARIA, tan pronto tenga conocimiento de ello.

En estos casos, la empresa ferroviaria tendrá derecho a la modificación de las condiciones económicas asociadas a su adjudicación, según sea de carácter total o parcial

Si a consecuencia de la ejecución de obras de remodelación que se puedan llevar a cabo en la Estación donde se encuentra el local objeto de este Contrato, por necesidades de la explotación y del servicio público ferroviario, o en cumplimiento de disposiciones administrativas, o en ejecución de planes urbanísticos, que hiciera imposible a la PARTE ARRENDATARIA el desarrollo de su actividad en el local arrendado, tendrá éste derecho a ser indemnizado en la parte pendiente de amortizar de las inversiones, que hubiesen sido aprobadas por ADIF-ALTA VELOCIDAD previamente a la revocación de la capacidad. ADIF -ALTA VELOCIDAD comunicará la revocación de la capacidad por escrito y con, al menos, 6 meses de antelación respecto de la fecha en que deba producirse.

En cualquiera de los supuestos anteriores, ADIF-ALTA VELOCIDAD, siempre que sea posible, facilitará un local alternativo. En el caso de que, durante la ejecución del contrato, una tercera empresa ferroviaria solicitará espacios para la prestación del servicio objeto de este contrato y descrito en la cláusula primera, se seguirá el procedimiento de coordinación previsto en el Reglamento 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

3. - VIGENCIA DEL CONTRATO

El presente contrato entrará en vigor el día de su firma, y tendrá una duración de XXX años a contar desde el día (------) o de entrega del local a la PARTE ARRENDATARIA, fecha que constará en un Acta de entrega finalizando su vigencia el día (-----) de (-----) de (-----). La PARTE ARRENDATARIA se compromete a permanecer cinco años en el mismo.

ADIF-ALTA VELOCIDAD garantiza la permanencia en los locales adjudicados durante el plazo adjudicado, así como las inversiones que hubiera realizado en los términos previstos en el presente contrato.

ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá suscribir acuerdos que excedan el plazo inicialmente previsto para este tipo de solicitudes cuando se propongan y aprueben inversiones en los locales que no puedan amortizarse dentro del periodo contratado (PARA SOLICITUDES ANUALES, ELIMINAR EN OTRO CASO).

Al término de la vigencia del contrato, sin necesidad de requerimiento previo alguno, la PARTE ARRENDATARIA deberá desalojar y dejar libre y a disposición de ADIF-ALTA VELOCIDAD el local arrendado, en el mismo estado en el que se encontraba inicialmente, salvo acuerdo expreso por parte de ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Para llevar a cabo la resolución anticipada del contrato por voluntad de una de las partes, se establece que notifique fehacientemente a la otra parte su decisión al menos SEIS MESES antes de la fecha en que sea efectiva la resolución.

Si la PARTE ARRENDATARIA desistiese por anticipado del Contrato, ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá exigir, y la PARTE ARRENDATARIA se obliga a pagar, en concepto de penalización, una indemnización equivalente al 50% de la renta total, si no se ha utilizado el servicio durante la mitad de la duración del contrato. En caso de que se haya utilizado el servicio durante más de la mitad de la duración del contrato, no tendrá penalización alguna.

En el caso de que ADIF-ALTA VELOCIDAD requiera la modificación del contrato, en aplicación del "Procedimiento para las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios vinculados o conexos al transporte ferroviario en Estaciones de Viajeros", la PARTE ARRENDATARIA tendrá derecho a la compensación por las inversiones pendientes de amortizar que, sobre el espacio modificado, se hubieran aprobado por ADIF-ALTA VELOCIDAD y realizado por la PARTE ARRENDATARIA, en los términos previstos en la Estipulación Séptima.

En el caso de que ADIF-ALTA VELOCIDAD detecte que el nivel de utilización del local es inferior a (80% en estaciones coordinadas o 50% en el resto de estaciones, salvo que ello se deba a causas no económicas, ajenas al control de la PARTE ARRENDATARIA), se requerirá a la PARTE ARRENDATARIA para que proceda al uso de dicho local. Si en el plazo de un mes dicho requerimiento no fuese atendido, ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá resolver el contrato, sin que la PARTE ARRENDATARIA tenga derecho a requerir compensación alguna.

4. - RENTA

La PARTE ARRENDATARIA hará efectiva a ADIF-ALTA VELOCIDAD, en virtud de este Contrato una renta anual de XXX euros, que se calcula, de conformidad con los precios establecidos en la Declaración sobre la Red vigente para cada horario de servicio.

En todo caso, no se entenderán incluidos en la renta los gastos por consumo, suministros, servicios, limpieza o mantenimiento. derivados del uso del local, que serán por cuenta de la PARTE ARRENDATARIA. Tampoco están incluidos los gastos comunes que, en su caso, serán repercutidos.

Estas rentas pagaderas a ADIF-ALTA VELOCIDAD por la PARTE ARRENDATARIA comenzarán a devengarse a partir del día de Inicio de la Actividad, fecha que constara en Acta firmada por las partes y, como máximo, a los SESENTA (60) DÍAS después de la entrega del local.

El pago de la renta se realizará por meses adelantados, previa presentación por ADIF-ALTA VELOCIDAD de la correspondiente factura, mediante transferencia bancaria, a una de las cuentas de ADIF-ALTA VELOCIDAD de las que es titular.

Las cantidades anteriormente señaladas son cuantías sin IVA, por lo que se incrementarán tales cifras con el importe del IVA legalmente aplicable en cada momento.

El impago por la PARTE ARRENDATARIA de cualquiera de las partes alícuotas de la renta devengará el interés de demora vigente en la fecha en que se produzca el impago y desde la fecha de este.

5. - AUTORIZACIONES Y LICENCIAS

La PARTE ARRENDATARIA deberá solicitar y obtener por su cuenta y cargo la totalidad de las autorizaciones y licencias, tanto nacionales como autonómicas y locales, vigentes en la actualidad o que puedan dictarse en el futuro y resulten legalmente preceptivas para desarrollar su actividad en el local arrendado por ADIF-ALTA VELOCIDAD.

ADIF-ALTA VELOCIDAD declina cualquier responsabilidad para el caso de que la actividad a realizar por la PARTE ARRENDATARIA diese comienzo sin contar con las credenciales, licencias y autorizaciones preceptivas.

La PARTE ARRENDATARIA podrá instar la resolución anticipada del contrato, sin penalización, cuando las licencias, autorizaciones o permisos indicados no sean concedidos, sean revocados o limitados durante de vigencia del contrato, por causas ajenas a la voluntad de la parte arrendataria.

Asimismo, la parte arrendataria deberá solicitar cuantos permisos o licencias resulten necesarios para la realización de obras, de conformidad con lo establecido en la cláusula SÉPTIMA del presente contrato.

6. - FIANZA

De acuerdo con el artº 36 de la Ley de Arrendamientos Urbanos, la PARTE ARRENDATARIA ha entregado a ADIF-ALTA VELOCIDAD, en concepto de fianza legal, una cantidad equivalente a dos mensualidades de la renta anual del primer año de vigencia del contrato, es decir, la cantidad de (-----) EUROS, (----- EUROS). (ELIMINAR SI NO PROCEDE)

De acuerdo con el artº 36.6 de la Ley de Arrendamientos Urbanos, la PARTE ARRENDATARIA queda exenta de la obligación de prestar fianza. (ELIMINAR SI NO PROCEDE)

La fianza responderá del exacto cumplimiento de las obligaciones que la PARTE ARRENDATARIA asume en virtud de la firma del contrato. (ELIMINAR SI NO PROCEDE)

En caso de que la fianza fuese ejecutada total o parcialmente por incumplimiento de la PARTE ARRENDATARIA, ésta deberá reponerla a su total importe en el plazo de siete días hábiles contados desde el siguiente a la fecha de la ejecución de la misma. (ELIMINAR SI NO PROCEDE)

Extinguido el contrato y siempre que no existan obligaciones pendientes de las que la PARTE ARRENDATARIA deba responder, ADIF-ALTA VELOCIDAD le devolverá la fianza legal depositada que, en ningún caso servirán para fijar por anticipado el límite máximo de la responsabilidad de la PARTE ARRENDATARIA, de manera que si los daños y perjuicios ocasionados a ADIF-ALTA VELOCIDAD superasen la cantidad establecida en la fianza, la PARTE ARRENDATARIA deberá abonar la diferencia.

La fianza legal se actualizará cuando proceda legalmente. (ELIMINAR SI NO PROCEDE).

7. - OBRAS E INVERSIONES EN INSTALACIONES

OBRAS SOBRE LOS ESPACIOS E INSTALACIONES

Toda obra a realizar en los espacios e instalaciones cedidas será de cuenta y cargo de la PARTE ARRENDATARIA, siendo precisa siempre la autorización expresa y por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDAD, previa al inicio de las mismas.

Lo hitos significativos de las actuaciones de este capítulo se recogen en el siguiente esquema:

a) **Proyecto constructivo.**

De cuenta y cargo de la PARTE ARRENDATARIA será el documento que se presentará a ADIF-ALTA VELOCIDAD para su aprobación expresa.

Igualmente, éste se acompañará con Certificado, firmado por técnico responsable de la redacción del Proyecto y visado por Colegio Oficial competente, que justifique el cumplimiento en dicho Proyecto de las condiciones de funcionalidad, seguridad y habitabilidad establecidas en la normativa técnica, urbanística y sectorial de la actividad.

b) **Acta de conformidad del proyecto.**

Este documento sirve como acreditación de la revisión y aprobación del Proyecto presentado por la PARTE ARRENDATARIA, y en el mismo se incluirá el tipo de inversiones e importes aprobados.

c) **Acta de inicio de trabajos.**

Es un documento que recogerá el inicio de las obras y contendrá al menos información sobre la fecha de inicio, el plazo de ejecución, y el importe previsto de las obras a ejecutar.

d) **Ejecución de las obras.**

Serán llevadas a cabo por la PARTE ARRENDATARIA, siendo éste el responsable único de cuantos pagos de cualquier naturaleza, sean inherentes a la ejecución de las mismas, así como de la obtención y pago de todas las licencias, permisos y tasas que sean preceptivos para la realización de las mismas por parte de la Administración Local, Autonómica o Estatal. Así mismo, será responsable de cuantas indemnizaciones se puedan derivar del incumplimiento de las disposiciones generales o particulares relativas a la Seguridad Social, salud laboral, respecto de los trabajadores que destine a la ejecución de tales obras, y de todos los perjuicios y daños que se produzcan a terceras personas derivados de la ejecución de las mismas, debiendo igualmente cumplir todas las prescripciones relativas a la normativa de prevención de riesgos laborales vigentes y toda la normativa de ADIF-ALTA VELOCIDAD.

ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá realizar visitas de inspección y seguimiento de las obras y tendrá acceso a toda la documentación técnica de las mismas. Cualquier modificación del proyecto aprobado deberá contar con la debida autorización de ADIF-ALTA VELOCIDAD de forma previa a su ejecución, y no se ejecutará sin dicha autorización.

e) **Acta de comprobación de inversión.**

Finalizadas las obras, es el documento por el que se da fe de las obras realizadas, acreditando, convenientemente, que han sido liquidadas a los proveedores y determinándose el importe final de dicha obra a efectos contractuales si los tuviera.

La conformidad por parte de ADIF-ALTA VELOCIDAD con el proyecto y las obras no eximirá a la PARTE ARRENDATARIA de su responsabilidad por los defectos que pudiesen existir y las consecuencias que pudiesen derivarse de los mismos.

INVERSIONES Y SU TRATAMIENTO

La PARTE ARRENDATARIA llevará a cabo las obras necesarias para la puesta en funcionamiento de la actividad a que se vaya a destinar el inmueble arrendado, procediendo, además, a su equipamiento con cuantas instalaciones se precisen (suministro de energía eléctrica, agua, gas, refrigeración, calefacción, etc.) de acuerdo, todo ello, con el proyecto que, al efecto, deberá aprobar ADIF-ALTA VELOCIDAD, en un plazo máximo de TRES MESES; en el supuesto de que la PARTE ARRENDATARIA no lleve a cabo las obras mencionadas en el plazo estipulado, podrá ADIF-ALTA VELOCIDAD dar por resuelto el contrato previa comunicación escrita en este sentido.

El local dispondrá de tomas eléctricas y de comunicaciones para la instalación de equipos propios.

Si la PARTE ARRENDATARIA, considerase la necesidad de realizar alguna obra, deberá presentar ante ADIF-ALTA VELOCIDAD el Proyecto correspondiente, que deberá ser autorizado expresamente para su ejecución. La autorización de ejecución se recogerá en Adenda al contrato, en donde constarán las modificaciones de contrato que se hubiesen acordado en los términos previstos en este documento.

La propuesta de estas inversiones, tras su análisis por ADIF-ALTA VELOCIDAD, quedarán clasificadas como:

a) **Inversiones en instalaciones fijas**

ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá exigir que se garantice su importe durante el periodo de ejecución del contrato si se consideran necesarias y debidamente justificadas.

La totalidad de la inversión deberá quedar totalmente amortizada, normalmente, durante la vigencia total del contrato, y a la finalización del contrato las obras o instalaciones que la PARTE ARRENDATARIA haya realizado quedarán siempre en beneficio de ADIF-ALTA VELOCIDAD, sin derecho alguno por la PARTE ARRENDATARIA a contraprestación de ningún tipo, salvo la parte pendiente de amortizar, excepcionalmente, que así se hubiese aprobado por ADIF-ALTA VELOCIDAD previamente a la finalización o resolución del contrato.

Importe Garantizado

Se calcula mediante la siguiente fórmula: $I_g = I_v \times M_p / D_u$

Donde:

I_g, es el importe garantizado.

I_v, es el importe de las inversiones realizadas, comprobadas y ligadas al espacio cedido. (El importe de la Inversión realizada deberá ser menor o igual al de la Inversión aprobada)

M_p, es el nº de meses pendientes de transcurrir hasta el final de la amortización, de acuerdo con el plan de amortización autorizado por ADIF - Alta Velocidad.

D_u, es el plazo total en meses que dura la amortización, de acuerdo con el plan de amortización autorizado por ADIF - Alta Velocidad.

Para el cálculo del Importe Garantizado será necesario que, a la terminación de la ejecución de la inversión, la PARTE ARRENDATARIA facilite a ADIF-ALTA VELOCIDAD las oportunas certificaciones de obra, facturas o documentos que acrediten de forma suficiente, a juicio de ADIF-ALTA VELOCIDAD, el coste total de la misma, desglosando el importe de las instalaciones desmontables, aportando igualmente documentación acreditativa de que las obras han sido debidamente liquidadas a sus proveedores.

Derechos sobre el importe garantizado

- En el supuesto de que el contrato se resolviera por causas no imputables a la PARTE ARRENDATARIA, éste tendrá derecho a percibir de ADIF-ALTA VELOCIDAD una indemnización equivalente al Importe Garantizado (Ig). La PARTE ARRENDATARIA no podrá reclamar ningún otro tipo de indemnización.
- En el caso de que el contrato se resolviese por causas imputables a la PARTE ARRENDATARIA, éste no tendrá derecho al abono de cantidad alguna en concepto de Importe Garantizado (Ig) por las inversiones realizadas, quedando las obras en beneficio de ADIF-ALTA VELOCIDAD.

b) **Inversiones en instalaciones móviles o desmontables.**

Finalizado el contrato la PARTE ARRENDATARIA se compromete a dejar el espacio cedido en las mismas condiciones en las se le entregaron, retirando a su cuenta y cargo, cualquier instalación desmontable o móvil que hubiese utilizado en la explotación del espacio, garantizando, cuando así se hubiera determinado, la transición de explotadores en los términos previstos en este documento.

PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS E INSTALACIONES

La ejecución de las obras descritas en los puntos anteriores deberá de comenzar en el plazo que se pacte.

Si transcurrido el plazo citado en el párrafo anterior de inicio de las obras, éstas no se hubieran iniciado por causas no justificadas, éste podrá resolver el contrato, quedando a su favor la garantía en concepto de indemnización.

La PARTE ARRENDATARIA podrá solicitar la prórroga de los plazos establecidos para el inicio y finalización de las obras, que será concedida por ADIF-ALTA VELOCIDAD en el supuesto que existan razones ajenas a la voluntad de la PARTE ARRENDATARIA que justifiquen la demora en el comienzo de estas. ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá inspeccionar en todo momento la ejecución de las obras, para comprobar que las mismas se ajustan al proyecto autorizado, sin que por dicha inspección o control pueda derivarse responsabilidad alguna para ADIF-ALTA VELOCIDAD. Terminadas las obras se levantará un acta donde se recogerán las instalaciones que se han realizado, la cual formará parte del presente contrato.

8. - SEGUROS

La PARTE ARRENDATARIA tomará a su cargo una póliza de seguros global que cubra los riesgos de incendio y otros daños a los bienes y una póliza de Responsabilidad Civil en una cuantía mínima de 150.000.- EUROS (CIENTO CINCUENTA MIL EUROS) cada uno y que garantice, en caso de siniestro, el abono de la indemnización correspondiente y cubra los riesgos de cualquier daños y perjuicios causados, durante la realización de obras, en su caso, y en el ejercicio de la actividad en el espacio arrendado.

La PARTE ARRENDATARIA entregará a ADIF-ALTA VELOCIDAD una copia de la póliza de seguros contratada y se compromete a remitir a Adif, periódicamente, los justificantes de estar al corriente de pago de la prima de la póliza. La PARTE ARRENDATARIA se obliga igualmente a notificar a ADIF-ALTA VELOCIDAD cualquier modificación en la póliza o cambio de compañía aseguradora que pudiere suceder durante la vigencia del contrato.

La PARTE ARRENDATARIA asumirá directamente la responsabilidad de hacer frente a todas las indemnizaciones cuyo importe pudiera superar las cantidades señaladas anteriormente.

Estos seguros deberán contratarse con una entidad aseguradora que cumpla con los requisitos establecidos el Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, o norma que la sustituya. La entrega de la póliza de seguros a ADIF-ALTA VELOCIDAD se realizará, como fecha límite, en el momento de la entrega del local.

La PARTE ARRENDATARIA garantizara a ADIF-ALTA VELOCIDAD la cobertura de los riesgos mencionados, desde el mismo momento del inicio y hasta la finalización de la vigencia del presente contrato.

La PARTE ARRENDATARIA deberá abonar puntualmente las primas del seguro y facilitar copia a ADIF-ALTA VELOCIDAD, con carácter anual, del correspondiente justificante de abono.

9. - USO Y CONSERVACIÓN

La PARTE ARRENDATARIA usará el local con la diligencia debida destinándolo única y exclusivamente al uso descrito en la estipulación primera, absteniéndose de hacer aquello que pueda ir en detrimento o deterioro del mismo, y estando prohibido almacenar o manipular materias peligrosas.

La PARTE ARRENDATARIA se obliga a mantener en buen estado de conservación, mantenimiento y limpieza las instalaciones, equipos y elementos de la actividad, así como la limpieza del local arrendado, debiendo efectuar a su cargo las reparaciones de los deterioros que existan o puedan producirse, como consecuencia de la explotación por la PARTE ARRENDATARIA, asegurando su permanente conservación en perfecto estado.

La PARTE ARRENDATARIA se obliga a impedir toda usurpación o novedad dañosa por parte de terceros.

La PARTE ARRENDATARIA permitirá el acceso al interior del local a ADIF-ALTA VELOCIDAD o a quien éste autorice tanto para inspeccionar como para verificar las obras de conservación o reparación que fueran necesarias.

La PARTE ARRENDATARIA se obliga a observar cuanta norma, reglamento o estatuto emita ADIF-ALTA VELOCIDAD para el desarrollo de actividades dentro de recintos ferroviarios, en su caso, y a ejecutar las indicaciones de ADIF-ALTA VELOCIDAD en orden a la reparación y conservación del inmueble en lo que afecte a instalaciones y servicio ferroviario. En particular, deberá observar las prescripciones derivadas del artículo 16 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en relación con las obras y actuaciones a realizar en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria.

10. - MEDIDAS DE SEGURIDAD

Será de la exclusiva responsabilidad de la PARTE ARRENDATARIA, la adopción de todas las medidas de seguridad necesarias según la normativa vigente para la protección contra incendios, garantizando en todo momento que la actividad a desarrollar discurra sin riesgo alguno para personas o cosas y para el propio local arrendado por ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Las medidas citadas anteriormente, se tomarán, si es preciso, en coordinación con el servicio de seguridad de la Estación, siendo de su cuenta y cargo el refuerzo de los servicios de vigilancia, en caso de resultar necesario a juicio de ambas partes.

La PARTE ARRENDATARIA cumplirá, en todo momento, la normativa vigente o que pueda dictarse en el futuro, tanto a nivel nacional como autonómico o municipal, y que regule o afecte al funcionamiento, seguridad y condiciones del local destinado a la actividad concreta que en él se desarrolle.

ADIF-ALTA VELOCIDAD declina cualquier responsabilidad por los daños que pudieran ocasionarse a terceros a consecuencia de la inobservancia por la PARTE ARRENDATARIA de las medidas de seguridad y normativa aplicables a que se hace mención en los párrafos precedentes.

11. - SUMINISTROS

Los suministros que se hagan precisos para el perfecto desarrollo de la actividad a realizar en el local y en los espacios arrendados se contratarán directamente por cuenta y cargo de la PARTE ARRENDATARIA con las respectivas empresas suministradoras, siendo de su cargo tanto los consumos que genere como la instalación de las acometidas que fueran necesarias.

En caso de que la PARTE ARRENDATARIA no pueda contratar directamente los suministros con las empresas suministradoras, ADIF-ALTA VELOCIDAD, si se encargase de realizar la prestación de los suministros, efectuará el cálculo de los costes correspondientes a los consumos de conformidad con los precios establecidos en la Declaración sobre la Red vigente para cada horario de servicio.

La PARTE ARRENDATARIA renuncia a reclamar a ADIF-ALTA VELOCIDAD los posibles daños y perjuicios que le puedan ocasionar las incidencias de cualquier clase en estos suministros, siempre que dichas incidencias no tengan origen en causas imputables a ADIF-ALTA VELOCIDAD.

12. - PROHIBICIONES

Queda prohibida la cesión, el subarriendo y el traspaso por cualquier título, así como la subcontratación a terceros del local arrendado en virtud del presente Contrato, salvo autorización previa y por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDAD. La cesión, traspaso o subarriendo inconsentidos serán causa suficiente para la resolución del contrato de arrendamiento.

Se excluye expresamente la aplicación de los artículos 32 y 33 de la vigente Ley de Arrendamientos Urbanos.

Se excluye igualmente el derecho de adquisición preferente previsto en el art. 31 en relación con el art. 25 de la L.A.U.

13. - SUSPENSIÓN DEL CONTRATO

La PARTE ARRENDATARIA tendrá derecho a optar entre suspender el contrato o desistir del mismo (sin indemnización de ninguna clase) sólo y exclusivamente cuando la autoridad competente o ADIF-ALTA VELOCIDAD acuerden (porque así lo demande o aconseje la explotación o el servicio público ferroviario) el cierre temporal de la estación.

La suspensión del contrato supondrá, hasta la terminación del cierre, la paralización del plazo del contrato y la suspensión de la obligación del pago de la renta. No obstante, reiniciado el contrato, se computará el tiempo transcurrido para la actualización de la renta conforme a los baremos que establezca el contrato.

14. - CAUSAS DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO

Procederá la resolución del presente Contrato, además de por las causas previstas en el ordenamiento jurídico, por las siguientes:

- Si la PARTE ARRENDATARIA estuviera al descubierto en el pago de la renta correspondiente a tres meses o más, y no hubiera subsanado el incumplimiento en el plazo de diez días desde que hubiera sido requerida para ello por ADIF-ALTA VELOCIDAD, sin necesidad de reclamación judicial o extrajudicial.
- La falta de pago del importe de la fianza o de su actualización, que la PARTE ARRENDATARIA no hubiera subsanado en el plazo de un mes desde que hubiera sido requerida para ello por ADIF-ALTA VELOCIDAD.
- El subarriendo o la cesión inconsentidos.
- La realización de daños causados dolosamente en el inmueble.
- Por destinar el local arrendado por ADIF-ALTA VELOCIDAD a actividad distinta a la contemplada en el presente Contrato.
- Por impedir o prohibir de forma reiterada y grave el acceso de ADIF-ALTA VELOCIDAD al local arrendado al objeto de realizar cuantas comprobaciones y averiguaciones considere preciso.
- Por la realización en el local arrendado, de obras no autorizadas previamente y por escrito por ADIF-ALTA VELOCIDAD.
- Si, una vez, ejecutadas las obras contempladas en la Estipulación SÉPTIMA de este Contrato, ADIF-ALTA VELOCIDAD comprobase que éstas no se ajustan a las que fueron consentidas
- En el caso de que la PARTE ARRENDATARIA sea sancionada por la Administración o por los Tribunales, mediante resolución o sentencia firme, con motivo de faltas graves que puedan perjudicar el prestigio o la imagen de ADIF-ALTA VELOCIDAD.

- Por no suscribir y/o por estar al descubierto en el pago de los seguros, previstos en la Estipulación OCTAVA, siempre que el incumplimiento no fuera subsanado en el plazo de un mes desde que la PARTE ARRENDATARIA hubiera sido requerida al efecto por ADIF-ALTA VELOCIDAD.
- Por infringir o no observar estrictamente la normativa sobre funcionamiento, seguridad y condiciones del local, de acuerdo con la actividad que en el mismo se desarrolle, sin necesidad de reclamación judicial o extrajudicial, siempre que el incumplimiento no fuera subsanado en el plazo de diez días desde que la PARTE ARRENDATARIA hubiera sido requerida al efecto por ADIF-ALTA VELOCIDAD.
- Por no encontrarse la PARTE ARRENDATARIA en posesión de las autorizaciones y licencias necesarias tanto para el ejercicio de la actividad como para la realización de obras.
- Por abandono del local.

ADIF-ALTA VELOCIDAD notificará por escrito a la PARTE ARRENDATARIA la causa de resolución en que haya incurrido.

En todos estos supuestos de resolución las obras realizadas de primer establecimiento, conservación o mejora revertirán gratuitamente a ADIF-ALTA VELOCIDAD y quedarán en beneficio de los locales sin que la PARTE ARRENDATARIA tenga derecho a percibir cantidad alguna en concepto de indemnización, o amortización pendiente.

Si la PARTE ARRENDATARIA decidiese unilateralmente resolver el contrato con anterioridad al vencimiento pactado, cualquiera que fuese la causa, la totalidad de las obras realizadas quedarán igualmente en beneficio de los locales sin que ADIF-ALTA VELOCIDAD deba abonar cantidad alguna a la PARTE ARRENDATARIA en concepto de indemnización, o amortización pendiente.

Igualmente este contrato se resolverá por lo indicado en la Estipulación Segunda relativa a la recuperación de los locales por ADIF-ALTA VELOCIDAD, y Tercera del presente documento relativa a la resolución anticipada por parte de la PARTE ARRENDATARIA así como a la resolución por parte de ADIF-ALTA VELOCIDAD por falta del uso del local en los niveles requeridos.

15. - EXTINCIÓN DEL CONTRATO

Además de por las restantes causas contempladas en este contrato, el contrato de arrendamiento se extinguirá por:

a. El transcurso del plazo de vigencia contractualmente establecido o del previsto para cualquiera de sus prórrogas, excluyéndose expresamente la aplicación del art. 34 de la L.A.U.
b. Fallecimiento de la persona física arrendataria, en cuyo caso se excluye la subrogación mortis causa del art. 33 L.A.U. o, disolución de la persona jurídica arrendataria.
c. Pérdida del inmueble arrendado por causa no imputable a ADIF-ALTA VELOCIDAD.
d. Cualquier otra que acordasen las partes.

En ninguno de los casos previstos en esta cláusula tendrá la PARTE ARRENDATARIA derecho a indemnización alguna.

Asimismo, el Contrato se extinguirá por la finalización de la prestación del servicio de venta de billetes e información atendido (SB-7), personal de a bordo (SB 9), para que las empresas ferroviarias presten el servicio de atención preferente a sus clientes (SX-10) (ELIMINAR EL QUE NO PROCEDA) vinculado al espacio adjudicado a XXXXXX.

16. - PUBLICIDAD Y RÓTULOS

Para la instalación de cualquier rótulo en el exterior del local arrendado, relativo a la actividad que la PARTE ARRENDATARIA desarrolle en el interior del local, este deberá solicitar y obtener previamente la autorización expresa y por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Queda prohibida la realización o instalación de cualquier tipo de publicidad en el exterior del local arrendado por ADIF-ALTA VELOCIDAD. Asimismo, queda prohibida la colocación de rótulos luminosos, aún en el interior del local, sin contar con la previa autorización de ADIF-ALTA VELOCIDAD.

17. - RESPONSABILIDADES

ADIF-ALTA VELOCIDAD quedará exento de toda responsabilidad por las sustracciones, averías o desperfectos que pudieran ocasionarse en el mobiliario, enseres y efectos introducidos en el local arrendado. Asimismo, ADIF-ALTA VELOCIDAD declina cualquier responsabilidad por los accidentes que acaeciesen en el interior del local objeto del contrato cualquiera que fuere la causa, frente a los empleados de la PARTE ARRENDATARIA y frente a terceros, respecto de todos los cuales responderá siempre la PARTE ARRENDATARIA y por el importe total de las indemnizaciones correspondientes.

18. - GASTOS Y TRIBUTOS

Serán por cuenta del ARRENDATARIO la totalidad de los tributos de cualquier clase que, en la actualidad gravan, o puedan gravar en el futuro, el ejercicio de la actividad a desarrollar en el local arrendado, o que recaigan o puedan recaer sobre el local ocupado, aunque se hubieran liquidado a ADIF-ALTA VELOCIDAD. Igualmente serán por cuenta del ARRENDATARIO los gastos y tributos que puedan recaer sobre este contrato o sobre cualquiera de las operaciones físicas o jurídicas que motive.

Expresamente se conviene que el ARRENDATARIO se hará cargo del Impuesto de Bienes Inmuebles que recaiga sobre el local, aunque se hubiese liquidado a ADIF-ALTA VELOCIDAD.

19. - RETIRADA DE RESIDUOS

La PARTE ARRENDATARIA se obliga, por su cuenta y cargo, a retirar todos los residuos que se generen como consecuencia de la realización de obras privativas en su local y/o por la realización de su actividad. La retirada de dichos residuos deberá realizarse conforme a las disposiciones legales en vigor en materia de medio ambiente, y a través de un Gestor Medioambiental cuando sea preceptivo, aportando copia a ADIF-ALTA VELOCIDAD de los documentos que suscriba para la retirada de todos los residuos.

20. - PREVENCIÓN DE RIESGOS. COORDINACIÓN EMPRESARIAL

En cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales, el Adjudicatario deberá establecer contacto con la/s persona/s responsable/s de la Prevención de Riesgos Laborales del centro o centros en los que va a realizar el objeto del contrato.

Serán de aplicación los procedimientos operativos de coordinación de actividades empresariales P.O.P. 12 y P.O.P 16, en todo lo que no contradiga el presente contrato.

Si durante la vigencia del contrato fuera preciso, para la realización de la actividad, contar con una habilitación administrativa, quien resulte adjudicatario se obliga a su exclusivo cargo a obtener la habilitación que resulte preceptiva. Igualmente se obliga a que el personal o medios que vayan a prestar sus servicios en el ámbito ferroviario cuenten con la capacitación y habilitación, que resulten preceptivas según la normativa del sector que resulte de aplicación, que les permitan la realización de sus funciones con las debidas garantías de seguridad y eficiencia.

21. - COMUNICACIONES

Todas las comunicaciones que la PARTE ARRENDATARIA dirija a ADIF-ALTA VELOCIDAD en relación con este contrato deberán ir dirigidas a la Subdirección de Gestión Comercial de la Dirección de Explotación Comercial, sita en C/ Sor Ángela de la Cruz nº 3, 3ª planta, 28020 (Madrid), de forma tal que tenga la seguridad de que han llegado a su destino.

Las que ADIF-ALTA VELOCIDAD dirija a la PARTE ARRENDATARIA las enviará al domicilio reflejado en el encabezamiento de este Contrato.

En tanto ADIF-ALTA VELOCIDAD no reciba comunicación de la PARTE ARRENDATARIA notificando alguna anomalía, se entenderá que el contrato se desarrolla normalmente.

22. - NOVACIÓN

La totalidad de los pactos y condiciones establecidos en este contrato no podrán ser modificados o novados sino en virtud de acuerdo específico de las partes que deberá ser suscrito por los mismos otorgantes o por personas que tengan poderes suficientes para ello.

23. - RÉGIMEN JURÍDICO

El presente Contrato se regirá por los propios términos y pactos contenidos en estas condiciones particulares y, en cuanto no las contradiga, por la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos y, en lo no dispuesto en estas normas, por lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas y demás normas de derecho privado que sean de aplicación.

Igualmente serán de aplicación para lo no indicado en las presentes condiciones particulares, la documentación que ha servido de base para la adjudicación del presente contrato núm. (----------), así como la documentación entregada por la PARTE ARRENDATARIA durante la tramitación del expediente.

24. - DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL CONTRATO

Forman parte integrante de este Contrato, además de las presentes condiciones particulares, los siguientes documentos:

- ANEXO 1: Resolución adjudicación.
- ANEXO 2: Plano descriptivo de la superficie y demás características del local arrendado.
- ANEXO 3: Certificado de Eficiencia energética.

25. - JURISDICCIÓN

Para cuantas cuestiones puedan derivarse de la interpretación y cumplimiento del presente Contrato, y de conformidad con lo establecido en el artículo 15 de la Ley de Asistencia Jurídica al Estado e Instituciones Públicas, aplicable a esta Entidad Pública Empresarial, las partes, con renuncia expresa a cualquier otro fuero y domicilio que en Derecho pudiera corresponderles, se someten a los Tribunales de Madrid, debiéndose resolver cualquier litigio en aplicación del derecho nacional común de ambas partes.

26. - CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Las Partes Contratantes se comprometerán a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Los datos personales tratados en el presente contrato serán tratados por cada una de las partes conforme a las disposiciones del Reglamento General de Protección de Datos (UE 679/2016) y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales. Cada una de las partes será responsable del tratamiento de los datos personales recabados de la otra parte, figurando su identidad, datos de contacto y representante en el encabezamiento del contrato. La finalidad del tratamiento es la gestión y ejecución del contrato conservándose los datos durante la vigencia de este y el tiempo posterior que sea legalmente necesario. Los datos podrán ser comunicados a Autoridades Públicas para cumplir con las obligaciones legales derivadas del contrato.

Se informa a los interesados de su derecho a solicitar el acceso a sus datos, rectificación, supresión, limitación o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos, cuando proceda, dirigiendo un escrito acompañando una fotocopia del Documento Nacional de Identidad u otro homólogo (NIE) con asunto Protección de Datos a las siguientes direcciones:

ADIF-Alta Velocidad, E.P.E. (CIF Q-2802152-E)

Dirección postal: Avenida Pio XII, 97, Madrid (28036).

Dirección de correo electrónico: dpd.adifav@adif.es

Para (----------)

Dirección postal: (----------).

Dirección de correo electrónico: (----------).

Asimismo, los interesados tendrán derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, cuando entiendan que se han vulnerado alguno de sus derechos o se hayan tratado sus datos de forma ilegítima.

Los interesados podrán dirigirse al Delegado de Protección de Datos de cada uno de los responsables, en caso de que lo tuvieran, contactando por alguno de los canales más arriba indicados.

27. - SELLADO DEL CONTRATO

La totalidad de los folios que componen este Contrato y resto de los Anexos, han sido sellados, para garantizar su autenticidad, por representantes de ambas partes.

Así lo acuerdan y convienen a cuyo fin y para su debida constancia, firman electrónicamente el presente Contrato, a un solo efecto, siendo la fecha de formalización aquella que corresponda a la fecha de la firma del último de los firmantes en el documento.

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO
CONTRATO NÚM.

FIRMANTE
POR EL ARRENDATARIO:
POR ADIF-ALTA VELOCIDAD:

MODELOS DE CONFORMIDAD Y CONTRATACIÓN PARA LA CESIÓN DE ESPACIOS DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-8, SX-4, SX-5, SX-7 Y SX-8)

CONTRATO NÚM. (----------)

(----------) con NIF (----------) y domicilio en (----------) representado por (----------), con NIF (----------) en calidad de (----------) según consta en la Escritura otorgada el (----) de (----) de (----) ante el Notario de (----------) D. (----------) con el número (----) de su Protocolo.

1. Que en fecha (----), la empresa ferroviaria (--------) solicitó a ADIF-Alta Velocidad acceso a las instalaciones de servicio para la prestación del servicio (SB-8 ESPACIO PARA MÁQUINAS DE VENTA DE BILLETES E INFORMACIÓN / SX-4 ESPACIOS PARA PRESTAR SERVICIOS DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN PUNTUAL / SX-5 ESPACIO EN ANDENES PARA ALMACENAMIENTO DE EQUIPAMIENTOS MÓVILES / SX-7 PUNTO DE ATENCIÓN DE ÚLTIMA HORA / SX-8 TAQUILLAS EN VESTUARIO DE USO COMPARTIDO) (poner sólo el que proceda) en la estación de (----------).
2. Las condiciones ofertadas por ADIF-Alta Velocidad son las que figuran en el presente documento, junto con las condiciones de contratación que se adjuntan, como Anexo 1 al presente documento:
   - Espacio nº SAP XXX, de XX m2 en la estación de XXX.
   - Precio, el establecido en la Declaración sobre la Red vigente para cada Horario de Servicio. En este caso concreto, al tratarse de una estación del grupo XXXXX, el precio para el año XXX es de XXXXXX (cantidades sin IVA).
     - SB-8- Dentro del precio se encuentra incluido el consumo eléctrico. No incluye los gastos por servicios, limpieza o mantenimiento derivados del uso de la máquina, que serán por cuenta de la CESIONARIA, así como el consumo de datos.
     - SX-5- El consumo eléctrico no está incluido en el precio. No se incluye en el precio servicio de vigilancia específica, por lo que no se ofrece la custodia de los elementos almacenados.
     - SX-7 El consumo eléctrico no está incluido en el precio. No se incluye servicio de vigilancia específica, por lo que no se ofrece la custodia de los elementos instalados. No se incluye el consumo de datos.
     - SX-8- Dentro del precio se encuentra incluido el consumo eléctrico.

       (ELIMINAR LO QUE NO PROCEDA)

Vigencia: Será la que figure en la resolución de adjudicación, empezando a contar su vigencia al día siguiente de su notificación y finalizando el día XXX.

Que (-----) acepta las condiciones recogidas en el presente documento y su Anexo 1, mediante su firma y sellado.

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO
CONTRATO NÚM.
FIRMANTE
POR EL ARRENDATARIO:

CONDICIONES DE CONTRATACIÓN DE LA CESIÓN DE USO

1. - OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del presente documento es el reflejado en el documento de conformidad firmado por la CESIONARIA, del que el presente documento es Anexo.

ADIF-ALTA VELOCIDAD entregará a la CESIONARIA el espacio citado, mediante la firma de la correspondiente Acta de entrega que será firmada por representantes de ambas partes, obligándose a mantenerle en el goce pacífico del mismo durante el tiempo de vigencia del Contrato, a no ser que, por las causas que se indican en la Estipulación Segunda, se haga necesaria la recuperación inmediata por ADIF-ALTA VELOCIDAD del citado espacio, en cuyo caso la CESIONARIA se obliga desde ahora, a entregarlo libre de cualquier carga, en el mismo estado en el que lo recibió y en la fecha que ADIF-ALTA VELOCIDAD le comunique.

La CESIONARIA declara que recibe el expresado espacio en condiciones de uso y apto para servir al fin exclusivo previsto anteriormente, con independencia de las obras e inversiones que realice para acondicionar el espacio a la actividad a que se destina.

Será condición indispensable para la entrega del espacio, la entrega a ADIF-ALTA VELOCIDAD de una copia de las pólizas de seguros establecidas en la Estipulación SÉPTIMA de las presentes Condiciones de Contratación.

2. - RECUPERACIÓN DEL ESPACIO POR ADIF - ALTA VELOCIDAD DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO

Cuando se precise realizar obras de mantenimiento y/o de remodelación que afecten al servicio de transporte ferroviario, sean programadas o urgentes, ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá modificar la capacidad asignada previa comunicación a las empresas ferroviarias. ADIF-ALTA VELOCIDAD comunicará, con carácter general, con al menos seis meses de antelación con relación a la ejecución prevista, la realización de las obras de mantenimiento y/o remodelación programadas. En el caso de obras de mantenimiento y/o remodelación de carácter urgente, ADIF-ALTA VELOCIDAD comunicara las mismas a la CESIONARIA, tan pronto tenga conocimiento de ello.

En estos casos, la empresa ferroviaria tendrá derecho a la modificación temporal de las condiciones económicas asociadas a su adjudicación, según sea de carácter total o parcial.

Si a consecuencia de la ejecución de obras de remodelación que se puedan llevar a cabo en la Estación donde se encuentra el espacio objeto de este Contrato, por necesidades de la explotación y del servicio público ferroviario, o en cumplimiento de disposiciones administrativas, o en ejecución de planes urbanísticos, que hiciera imposible a la CESIONARIA el desarrollo de su actividad en el espacio cedido, tendrá ésta derecho a ser indemnizada en la parte pendiente de amortizar de las inversiones, que hubiesen sido aprobadas por ADIF-ALTA VELOCIDAD previamente a la revocación de la capacidad.

En cualquiera de los supuestos anteriores, ADIF-ALTA VELOCIDAD, siempre que sea posible, facilitará un espacio alternativo. En el caso de que, durante la ejecución del contrato, una tercera empresa ferroviaria solicitara espacios para la prestación del servicio objeto de este contrato y descrito en la cláusula primera, se seguirá el procedimiento de coordinación previsto en el Reglamento 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

3. - VIGENCIA DEL CONTRATO

La vigencia del presente contrato es la reflejada en la resolución de adjudicación, en las condiciones establecidas en el documento de conformidad.

ADIF-ALTA VELOCIDAD garantiza la permanencia en los espacios adjudicados durante este plazo, así como las inversiones que hubiera realizado en los términos previstos en este documento.

Al término de la vigencia del contrato, sin necesidad de requerimiento previo alguno, la CESIONARIA deberá desalojar y dejar libre y a disposición de ADIF-ALTA VELOCIDAD el espacio cedido, en el mismo estado en el que se encontraba inicialmente, salvo acuerdo expreso por parte de ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Para llevar a cabo la resolución anticipada del contrato por voluntad de una de las partes, se establece que notifique fehacientemente a la otra parte su decisión al menos TRES MESES antes de la fecha en que sea efectiva la resolución.

En el caso de que ADIF-Alta Velocidad requiera la modificación del contrato, en aplicación del "Procedimiento para las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios vinculados o conexos al transporte ferroviario en Estaciones de Viajeros", la CESIONARIA tendrá derecho a la compensación por las inversiones pendientes de amortizar que, sobre el espacio modificado, se hubieran aprobado por ADIF-ALTA VELOCIDAD y realizado por la CESIONARIA.

En el caso de que ADIF-ALTA VELOCIDAD detecte que el nivel de utilización del espacio es inferior a (80% en estaciones coordinadas o 50% en el resto de estaciones, salvo que ello se deba a causas no económicas, ajenas al control de la CESIONARIA), se requerirá a la CESIONARIA para que proceda al uso de dicho espacio. Si en el plazo de un mes dicho requerimiento no fuese atendido, ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá resolver el contrato, sin que la CESIONARIA tenga derecho a requerir compensación alguna.

4.- RENTA

La renta del presente contrato será la determinada en función de lo establecido en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento.

Las rentas pagaderas a ADIF-ALTA VELOCIDAD por la CESIONARIA comenzarán a devengarse a partir del día de entrega del espacio, fecha que constará en Acta firmada por las partes.

El pago de la renta se realizará por meses adelantados, previa presentación por ADIF-ALTA VELOCIDAD de la correspondiente factura, mediante transferencia bancaria, a una de las cuentas de ADIF-ALTA VELOCIDAD de las que es titular.

Las cantidades anteriormente señaladas son cuantías sin IVA, por lo que se incrementarán tales cifras con el importe del IVA legalmente aplicable en cada momento.

El impago por la CESIONARIA de cualquiera de las partes alícuotas de la renta devengará el interés de demora vigente en la fecha en que se produzca el impago y desde la fecha de este.

5. - AUTORIZACIONES Y LICENCIAS

La CESIONARIA deberá solicitar y obtener por su cuenta y cargo la totalidad de las autorizaciones y licencias, tanto nacionales como autonómicas y locales, vigentes en la actualidad o que puedan dictarse en el futuro y resulten legalmente preceptivas para desarrollar su actividad en el espacio cedido por ADIF-ALTA VELOCIDAD.

ADIF-ALTA VELOCIDAD declina cualquier responsabilidad para el caso de que la actividad a realizar por la CESIONARIA diese comienzo sin contar con las credenciales, licencias y autorizaciones preceptivas.

La CESIONARIA podrá instar la resolución anticipada del contrato, sin penalización, cuando las licencias, autorizaciones o permisos indicados no sean concedidos, sean revocados o limitados durante de vigencia del contrato, por causas ajenas a la voluntad de la CESIONARIA.

Asimismo, la CESIONARIA deberá solicitar cuantos permisos o licencias resulten necesarios para la realización de obras, de conformidad con lo establecido en la cláusula SÉPTIMA del presente contrato.

6. - OBRAS

Toda obra que deba realizarse en los espacios e instalaciones cedidas para su acondicionamiento será de cuenta y cargo de la CESIONARIA, siendo precisa siempre la autorización expresa y por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDAD, previa al inicio de las mismas

Si la CESIONARIA, considerase la necesidad de realizar alguna obra, deberá presentar ante ADIF-ALTA VELOCIDAD el Proyecto correspondiente, que deberá ser autorizado expresamente para su ejecución. La autorización de ejecución se recogerá en Adenda al contrato, en donde constarán las modificaciones de contrato que se hubiesen acordado en los términos previstos en este documento.

La ejecución de las obras descritas deberá de comenzar en el plazo que se pacte.

Si transcurrido el plazo citado en el párrafo anterior de inicio de las obras, éstas no se hubieran iniciado por causas no justificadas ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá resolver el contrato.

La CESIONARIA podrá solicitar la prórroga de los plazos establecidos para el inicio y finalización de las obras, que será concedida por ADIF-ALTA VELOCIDAD en el supuesto que existan razones ajenas a la voluntad del Explotador que justifiquen la demora en el comienzo de estas. ADIF-ALTA VELOCIDAD podrá inspeccionar en todo momento la ejecución de las obras, para comprobar que las mismas se ajustan al proyecto autorizado, sin que por dicha inspección o control pueda derivarse responsabilidad alguna para ADIF-ALTA VELOCIDAD. Terminadas las obras se levantará un acta donde se recogerán las instalaciones que se han realizado, la cual formará parte del presente contrato.

7. - SEGUROS

La CESIONARIA habrá tomado a su cargo una póliza de seguros global que cubra los riesgos de incendio y otros daños a los bienes y de Responsabilidad Civil que garantice, en caso de siniestro, el abono de la indemnización correspondiente y cubra los riesgos de cualquier daños y perjuicios causados, durante la realización de obras, en su caso, y en el ejercicio de la actividad en el espacio cedido.

La CESIONARIA entregará a ADIF-Alta Velocidad una declaración responsable y un certificado de la compañía de seguros garantizando que cubre los daños y la responsabilidad civil en cuantía suficiente.

La CESIONARIA asume directamente la responsabilidad personal de hacer frente a todas las indemnizaciones cuyo importe pudiera superar la cantidad que tengan contratada.

Estos seguros deberán contratarse con una entidad aseguradora que cumpla con los requisitos establecidos el Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, o norma que la sustituya. La entrega de la póliza de seguros a ADIF-Alta Velocidad se realizará, como fecha límite, en el momento de la entrega del espacio.

La CESIONARIA garantizara a ADIF-Alta Velocidad la cobertura de los riesgos mencionados, desde el mismo momento del inicio y hasta la finalización de la vigencia del presente contrato.

8. - USO Y CONSERVACIÓN

La CESIONARIA usará el espacio con la diligencia debida destinándolo única y exclusivamente al uso descrito en el documento de conformidad, absteniéndose de hacer aquello que pueda ir en detrimento o deterioro del mismo, y estando prohibido almacenar o manipular materias peligrosas.

La CESIONARIA se obliga a mantener en buen estado de conservación, mantenimiento y limpieza las instalaciones, equipos y elementos de la actividad, así como la limpieza del espacio cedido, debiendo efectuar a su cargo las reparaciones de los deterioros que existan o puedan producirse, asegurando su permanente conservación en perfecto estado.

La CESIONARIA se obliga a impedir toda usurpación o novedad dañosa por parte de terceros.

La CESIONARIA permitirá el acceso al interior del espacio a ADIF-ALTA VELOCIDAD o a quien éste autorice tanto para inspeccionar como para verificar las obras de conservación o reparación que fueran necesarias.

La CESIONARIA se obliga a observar cuanta norma, reglamento o estatuto emita ADIF-ALTA VELOCIDAD para el desarrollo de actividades dentro de recintos ferroviarios, en su caso, y a ejecutar las indicaciones de ADIF-ALTA VELOCIDAD en orden a la reparación y conservación del inmueble en lo que afecte a instalaciones y servicio ferroviario. En particular, deberá observar las prescripciones derivadas del artículo 16 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en relación con las obras y actuaciones a realizar en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria.

9. - MEDIDAS DE SEGURIDAD

Será de la exclusiva responsabilidad de la CESIONARIA, la adopción de todas las medidas de seguridad necesarias según la normativa vigente para la protección contra incendios, garantizando en todo momento que la actividad a desarrollar discurra sin riesgo alguno para personas o cosas y para el propio espacio cedido por ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Las medidas citadas anteriormente, se tomarán, si es preciso, en coordinación con el servicio de seguridad de la Estación, siendo de su cuenta y cargo el refuerzo de los servicios de vigilancia, en caso de resultar necesario a juicio de ambas partes.

La CESIONARIA cumplirá, en todo momento, la normativa vigente o que pueda dictarse en el futuro, tanto a nivel nacional como autonómico o municipal, y que regule o afecte al funcionamiento, seguridad y condiciones del espacio destinado a la actividad concreta que en él se desarrolle.

ADIF-ALTA VELOCIDAD declina cualquier responsabilidad por los daños que pudieran ocasionarse a terceros a consecuencia de la inobservancia por la CESIONARIA de las medidas de seguridad y normativa aplicables a que se hace mención en los párrafos precedentes.

10. - SUMINISTROS

En el caso de que el servicio a prestar y recogido en el documento de conformidad, no contemple la inclusión de los suministros dentro del precio, los suministros que se hagan precisos para el perfecto desarrollo de la actividad a realizar en el espacio cedido se contratarán directamente por cuenta y cargo de la CESIONARIA con las respectivas empresas suministradoras, siendo de su cargo tanto los consumos que genere como la instalación de las acometidas que fueran necesarias.

En caso de que la CESIONARIA no pueda contratar directamente los suministros con las empresas suministradoras, ADIF-ALTA VELOCIDAD, si se encargase de realizar la prestación de los suministros, efectuará el cálculo de los costes correspondientes a los consumos de conformidad con los precios establecidos en la Declaración sobre la Red vigente para cada horario de servicio.

La CESIONARIA renuncia a reclamar a ADIF-ALTA VELOCIDAD los posibles daños y perjuicios que le puedan ocasionar las incidencias de cualquier clase en estos suministros, siempre que dichas incidencias no tengan origen en causas imputables a ADIF-ALTA VELOCIDAD.

11. - PROHIBICIONES

Queda prohibida la cesión, el subarriendo y el traspaso por cualquier título, así como la subcontratación a terceros del espacio cedido en virtud del presente Contrato, salvo autorización previa y por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDAD. La cesión, traspaso o subarriendo inconsentidos serán causa suficiente para la resolución del contrato de cesión de uso.

12. - CAUSAS DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO

Procederá la resolución del presente Contrato, además de por las causas previstas en el ordenamiento jurídico, por las siguientes:

- Si la CESIONARIA estuviera al descubierto en el pago de la renta correspondiente a tres meses o más, sin necesidad de reclamación judicial o extrajudicial.
- El subarriendo o la cesión inconsentidos.
- La realización de daños causados dolosamente en el inmueble.
- Por destinar el espacio cedido por ADIF-ALTA VELOCIDAD a actividad distinta a la contemplada en el presente Contrato.

- Por impedir o prohibir de forma reiterada y grave el acceso de ADIF-ALTA VELOCIDAD al espacio cedido al objeto de realizar cuantas comprobaciones y averiguaciones considere preciso.
- Por la realización en el espacio cedido, de obras no autorizadas previamente y por escrito por ADIF-ALTA VELOCIDAD.
- Si, una vez, ejecutadas las obras contempladas en la Estipulación SEXTA de este Contrato, ADIF-ALTA VELOCIDAD comprobase que éstas no se ajustan a las que fueron consentidas.
- En el caso de que la CESIONARIA sea sancionada por la Administración o por los Tribunales, con motivo de faltas graves que puedan perjudicar el prestigio o la imagen de ADIF-ALTA VELOCIDAD.
- Por no suscribir y/o por estar al descubierto en el pago de los seguros, previstos en la Estipulación SÉPTIMA.
- Por infringir o no observar estrictamente la normativa sobre funcionamiento, seguridad y condiciones del espacio, de acuerdo con la actividad que en el mismo se desarrolle, sin necesidad de reclamación judicial o extrajudicial.
- Por no encontrarse la CESIONARIA en posesión de las autorizaciones y licencias necesarias tanto para el ejercicio de la actividad como para la realización de obras.
- Por abandono del espacio.

ADIF-ALTA VELOCIDAD notificará por escrito a la CESIONARIA la causa de resolución en que haya incurrido.

En todos estos supuestos de resolución, las obras realizadas revertirán gratuitamente a ADIF-ALTA VELOCIDAD y quedarán en beneficio de los espacios, sin que la CESIONARIA tenga derecho a percibir cantidad alguna en concepto de indemnización, o amortización pendiente.

Si la CESIONARIA decidiese unilateralmente resolver el contrato con anterioridad al vencimiento pactado, cualquiera que fuese la causa, la totalidad de las obras realizadas quedarán igualmente en beneficio de los espacios, sin que ADIF-ALTA VELOCIDAD deba abonar cantidad alguna a la CESIONARIA en concepto de indemnización, o amortización pendiente.

Igualmente este contrato se resolverá por lo indicado en la Estipulación Segunda relativa a la recuperación de los espacios por ADIF-ALTA VELOCIDAD, y Tercera del presente documento relativa a la resolución anticipada por parte de la CESIONARIA así como a la resolución por parte de ADIF-ALTA VELOCIDAD por falta del uso del espacio en los niveles requeridos.

13. - EXTINCIÓN DEL CONTRATO

Además de por las restantes causas contempladas en este contrato, el contrato de cesión de uso se extinguirá por:

a) El transcurso del plazo de vigencia contractualmente establecido o del previsto para cualquiera de sus prórrogas.
b) Disolución de la persona jurídica arrendataria.
c) Pérdida del inmueble cedido por causa no imputable a ADIF-ALTA VELOCIDAD.
d) Cierre definitivo del recinto ferroviario o del lugar donde se hallase ubicado el inmueble, acordado por ADIF-ALTA VELOCIDAD o por la autoridad administrativa competente, cuando ello obedeciese a las especiales necesidades de la gestión y/o explotación del servicio público ferroviario, al interés público o a las demás causas referidas en este contrato.
e) Cualquier otra que acordasen las partes.

En ninguno de los casos previstos en esta cláusula tendrá la CESIONARIA derecho a indemnización alguna.

14. - RESPONSABILIDADES

ADIF-ALTA VELOCIDAD quedará exento de toda responsabilidad por las sustracciones, averías o desperfectos que pudieran ocasionarse en el mobiliario, enseres y efectos introducidos en el espacio cedido. Asimismo, ADIF-ALTA VELOCIDAD declina cualquier responsabilidad por los accidentes que acaeciesen en el interior del espacio objeto del contrato cualquiera que fuere la causa, frente a los empleados de la CESIONARIA y frente a terceros, respecto de todos los cuales responderá siempre la CESIONARIA y por el importe total de las indemnizaciones correspondientes.

15. - GASTOS Y TRIBUTOS

Serán por cuenta de la CESIONARIA la totalidad de los tributos de cualquier clase que, en la actualidad gravan, o puedan gravar en el futuro, el ejercicio de la actividad a desarrollar en el local arrendado, o que recaigan o puedan recaer sobre el local ocupado, aunque se hubieran liquidado a ADIF-Alta Velocidad. Igualmente serán por cuenta de la CESIONARIA los gastos y tributos que puedan recaer sobre este contrato o sobre cualquiera de las operaciones físicas o jurídicas que motive.

Expresamente se conviene que la CESIONARIA se hará cargo del Impuesto de Bienes Inmuebles que recaiga sobre el local, aunque se hubiese liquidado a ADIF-Alta Velocidad.

16. - RETIRADA DE RESIDUOS

La CESIONARIA se obliga, por su cuenta y cargo, a retirar todos los residuos que se generen como consecuencia de la realización de obras privativas en el espacio y/o por la realización de su actividad. La retirada de dichos residuos deberá realizarse conforme a las disposiciones legales en vigor en materia de medio ambiente, y a través de un Gestor Medioambiental cuando sea preceptivo, aportando copia a ADIF-ALTA VELOCIDAD de los documentos que suscriba para la retirada de todos los residuos.

17. - COMUNICACIONES

Todas las comunicaciones que la CESIONARIA dirija a ADIF-ALTA VELOCIDAD en relación con este contrato deberán ir dirigidas a la Subdirección de Gestión Comercial de la Dirección de Explotación Comercial, sita en C/ Sor Ángela de la Cruz nº 3, 3ª planta, 28020 (Madrid), de forma tal que tenga la seguridad de que han llegado a su destino.

Las que ADIF-ALTA VELOCIDAD dirija a la CESIONARIA las enviará al domicilio reflejado en el documento de conformidad.

En tanto ADIF-ALTA VELOCIDAD no reciba comunicación de la CESIONARIA notificando alguna anomalía, se entenderá que el contrato se desarrolla normalmente.

18. - RÉGIMEN JURÍDICO

El presente Contrato se regirá por los propios términos y pactos contenidos en estas condiciones particulares y, en cuanto no las contradiga, por lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas y demás normas de derecho privado que sean de aplicación.

Igualmente serán de aplicación para lo no indicado en las presentes condiciones particulares, la documentación que ha servido de base para la adjudicación del presente contrato, así como la documentación entregada por la CESIONARIA durante la tramitación del expediente.

19. - JURISDICCIÓN

Para cuantas cuestiones puedan derivarse de la interpretación y cumplimiento del presente Contrato, y de conformidad con lo establecido en el artículo 15 de la Ley de Asistencia Jurídica al Estado e Instituciones Públicas, aplicable a esta Entidad Pública Empresarial, las partes, con renuncia expresa a cualquier otro fuero y domicilio que en Derecho pudiera corresponderles, se someten a los Tribunales de Madrid, debiéndose resolver cualquier litigio en aplicación del derecho nacional común de ambas partes.

20. - CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES.

Las Partes Contratantes se comprometerán a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Los datos personales tratados en el presente contrato serán tratados por cada una de las partes conforme a las disposiciones del Reglamento General de Protección de Datos (UE 679/2016) y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales. Cada una de las partes será responsable del tratamiento de los datos personales recabados de la otra parte, figurando su identidad, datos de contacto y representante en el encabezamiento del contrato. La finalidad del tratamiento es la gestión y ejecución del contrato conservándose los datos durante la vigencia de este y el tiempo posterior que sea legalmente necesario. Los datos podrán ser comunicados a Autoridades Públicas para cumplir con las obligaciones legales derivadas del contrato.

Se informa a los interesados de su derecho a solicitar el acceso a sus datos, rectificación, supresión, limitación o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos, cuando proceda, dirigiendo un escrito acompañando una fotocopia del Documento Nacional de Identidad u otro homólogo (NIE) con asunto Protección de Datos a las siguientes direcciones:

ADIF-Alta Velocidad E.P.E. (CIF Q-2802152-E)

Dirección postal: Avenida Pio XII, 97, Madrid (28036).

Dirección de correo electrónico: dpd.adifav@adif.es

Asimismo, los interesados tendrán derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, cuando entiendan que se han vulnerado alguno de sus derechos o se hayan tratado sus datos de forma ilegítima.

Los interesados podrán dirigirse al Delegado de Protección de Datos de cada uno de los responsables, en caso de que lo tuvieran, contactando por alguno de los canales más arriba indicados.

MODELO DE CONFORMIDAD Y CONTRATACIÓN PARA LA CESIÓN DE ESPACIOS DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO AUXILIAR SX-6 (PUNTO DE CONTROL DE ACCESO A ANDENES)

CONTRATO NÚM. (----------)

(----------) con NIF (----------) y domicilio en (----------) representado por (----------), con NIF (----------) en calidad de (----------) según consta en la Escritura otorgada el (----) de (----) de (----) ante el Notario de (----------) D. (----------) con el número (----) de su Protocolo.

1. Que en fecha (----), (Empresa Ferroviaria) solicitó al administrador de infraestructuras acceso a las instalaciones de servicio para la prestación del servicio (SX-6: PUNTO DE CONTROL DE ACCESO A ANDENES) en la estación de (----------)
2. Las condiciones ofertadas por el administrador de infraestructuras son las que figuran en el presente documento, junto con las condiciones de contratación que se adjuntan, como Anexo 1 al presente documento:
    - El administrador podrá facilitar a las empresas ferroviarias un mostrador para que puedan realizar el control preventivo previo al acceso y embarque a trenes en la estación de XXX. Estos mostradores podrán ser fijos o móviles y podrán ser utilizados durante un período máximo de 30 minutos antes de la salida de los trenes con capacidad asignada a la Empresa Ferroviaria durante el Horario de Servicio.
    - Precio, el establecido en la Declaración sobre la Red vigente para cada Horario de Servicio.

Vigencia: Anual, empezando a contar su vigencia al día siguiente de su notificación.

Que (-----) acepta las condiciones recogidas en el presente documento y su Anexo 1, mediante su firma y sellado.

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO
CONTRATO NÚM.
FIRMANTE
POR EL ARRENDATARIO:

CONDICIONES DE CONTRATACIÓN DE LA CESIÓN DE USO

1. - OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del presente documento es el reflejado en el documento de conformidad firmado por (Empresa Ferroviaria), del que el presente documento es Anexo, que en ningún caso incluye la custodia de los elementos depositados o almacenados en el mostrador.

El administrador de infraestructuras facilitará a (Empresa Ferroviaria) la utilización de los mostradores para el fin indicado en el documento de conformidad.

La Empresa Ferroviaria declara que recibe el expresado espacio en condiciones de uso y apto para servir al fin exclusivo previsto anteriormente.

2. - VIGENCIA DEL CONTRATO

La vigencia del presente contrato es la reflejada en la resolución de adjudicación, en las condiciones establecidas en el documento de conformidad, que podrá prorrogarse por períodos de igual duración, hasta un máximo de 5 años, salvo denuncia expresa por las partes con un período de 6 meses de antelación.

Para llevar a cabo la resolución anticipada del contrato por voluntad de una de las partes, se establece que notifique fehacientemente a la otra parte su decisión al menos TRES MESES antes de la fecha en que sea efectiva la resolución.

3. - USO Y CONSERVACIÓN

(Empresa Ferroviaria) usará el espacio con la diligencia debida destinándolo única y exclusivamente al uso descrito en el documento de conformidad, absteniéndose de hacer aquello que pueda ir en detrimento o deterioro del mismo.

(Empresa Ferroviaria) se obliga a mantener en buen estado de conservación, mantenimiento y limpieza las instalaciones, equipos y elementos del mostrador.

4. - SUMINISTROS

El consumo eléctrico está incluido en el precio. No está incluido el acceso a red de datos, debiendo asumir la empresa ferroviaria tanto el acceso como su coste. La Empresa Ferroviaria renuncia a reclamar a ADIF-Alta Velocidad los posibles daños y perjuicios que le puedan ocasionar las incidencias de cualquier clase en los suministros, siempre que dichas incidencias no tengan origen en causas imputables a ADIF-Alta Velocidad.

5. - PROHIBICIONES

Queda prohibida la cesión, el subarriendo y el traspaso por cualquier título, así como la subcontratación a terceros del espacio cedido en virtud del presente Contrato, salvo autorización previa y por escrito del administrador de infraestructuras. La cesión, traspaso o subarriendo inconsentidos serán causa suficiente para la resolución del contrato de cesión de uso.

6. - CAUSAS DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO

Procederá la resolución del presente Contrato, además de por las causas previstas en el ordenamiento jurídico, por las siguientes:

- El impago del precio correspondiente, sin necesidad de reclamación judicial o extrajudicial. El impago del precio devengará el interés de demora vigente en la fecha en que se produzca el impago y desde la fecha de este.
- La cesión inconsentida.
- La realización de daños causados dolosamente en el mobiliario.
- Por destinar el espacio cedido por el administrador de infraestructuras a actividad distinta a la contemplada en el presente Contrato.
- En el caso de que (Empresa Ferroviaria) sea sancionada por la Administración o por los Tribunales, con motivo de faltas graves que puedan perjudicar el prestigio o la imagen del administrador de infraestructuras.
- Por infringir o no observar estrictamente la normativa sobre funcionamiento, seguridad y condiciones del espacio, de acuerdo con la actividad que en el mismo se desarrolle, sin necesidad de reclamación judicial o extrajudicial.

El administrador de infraestructuras notificará por escrito a (Empresa Ferroviaria) la causa de resolución en que haya incurrido.

7. - EXTINCIÓN DEL CONTRATO

Además de por las restantes causas contempladas en este contrato, el contrato de cesión de uso se extinguirá por:

- El transcurso del plazo de vigencia contractualmente establecido o del previsto para cualquiera de sus prórrogas.
- Disolución de la persona jurídica de (Empresa Ferroviaria).
- Cierre definitivo del recinto ferroviario, acordado por el administrador de infraestructuras o por la autoridad administrativa competente, cuando ello obedeciese a las especiales necesidades de la gestión y/o explotación del servicio público ferroviario, al interés público o a las demás causas referidas en este contrato.
- Cualquier otra que acordasen las partes.

En ninguno de los casos previstos en esta cláusula tendrá la (Empresa Ferroviaria) derecho a indemnización alguna.

8. - RESPONSABILIDADES

El administrador de infraestructuras quedará exento de toda responsabilidad por las sustracciones, averías o desperfectos que pudieran ocasionarse los elementos enseres y efectos introducidos en el espacio cedido por (Empresa Ferroviaria).

9. - COMUNICACIONES

Todas las comunicaciones que (Empresa Ferroviaria) dirija al administrador de infraestructuras en relación con este contrato deberán ir dirigidas a la Subdirección de Servicios y Mantenimiento de la Dirección de Estaciones de Viajeros, sita en Avda. Pio XII, 110, Caracola 18, 28036 (Madrid), de forma tal que tenga la seguridad de que han llegado a su destino.

Las que el Administrador de Infraestructuras dirija a (Empresa Ferroviaria) las enviará al domicilio reflejado en el documento de conformidad.

En tanto el Administrador de Infraestructuras no reciba comunicación de (Empresa Ferroviaria) notificando alguna anomalía, se entenderá que el contrato se desarrolla normalmente.

10. - RÉGIMEN JURÍDICO

El presente Contrato se regirá por los propios términos y pactos contenidos en estas condiciones particulares y, en cuanto no las contradiga, por lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas y demás normas de derecho privado que sean de aplicación.

Igualmente serán de aplicación para lo no indicado en las presentes condiciones particulares, la documentación que ha servido de base para la adjudicación del presente contrato, así como la documentación entregada por la Empresa Ferroviaria durante la tramitación del expediente.

11. - JURISDICCIÓN

Para cuantas cuestiones puedan derivarse de la interpretación y cumplimiento del presente Contrato, y de conformidad con lo establecido en el artículo 15 de la Ley de Asistencia Jurídica al Estado e Instituciones Públicas, aplicable a esta Entidad Pública Empresarial, las partes, con renuncia expresa a cualquier otro fuero y domicilio que en Derecho pudiera corresponderles, se someten a los Tribunales de Madrid, debiéndose resolver cualquier litigio en aplicación del derecho nacional común de ambas partes.

12. - CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Las Partes Contratantes se comprometerán a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Los datos personales tratados en el presente contrato serán tratados por cada una de las partes conforme a las disposiciones del Reglamento General de Protección de Datos (UE 679/2016) y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales. Cada una de las partes será responsable del tratamiento de los datos personales recabados de la otra parte, figurando su identidad, datos de contacto y representante en el encabezamiento del contrato. La finalidad del tratamiento es la gestión y ejecución del contrato conservándose los datos durante la vigencia de este y el tiempo posterior que sea legalmente necesario. Los datos podrán ser comunicados a Autoridades Públicas para cumplir con las obligaciones legales derivadas del contrato.

Se informa a los interesados de su derecho a solicitar el acceso a sus datos, rectificación, supresión, limitación o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos, cuando proceda, dirigiendo un escrito acompañando una fotocopia del Documento Nacional de Identidad u otro homólogo (NIE) con asunto Protección de Datos a las siguientes direcciones:

Identidad: Entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad (N.I.F.: Q-2802152-E).

Dirección postal: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, Madrid (28020).

Delegado de Protección de Datos: dpd.adifav@adif.es.

Asimismo, los interesados tendrán derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, cuando entiendan que se han vulnerado alguno de sus derechos o se hayan tratado sus datos de forma ilegítima.

Los interesados podrán dirigirse al Delegado de Protección de Datos de cada uno de los responsables, en caso de que lo tuvieran, contactando por alguno de los canales más arriba indicados.

CONTRATO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO GESTIÓN DE OBJETOS PERDIDOS (SX-9)

Reunidos:

De una parte, ADIF-Alta Velocidad, con domicilio en 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2802152-E, representado en este acto por (----------), en calidad de (----------) debidamente autorizado para este acto.

Y de otra, (----------) a quien en lo sucesivo se denominará EMPRESA FERROVIARIA, con NIF (----------) y domicilio en (----------) representado por (----------), con NIF (----------) en calidad de (----------) según consta en la Escritura otorgada el (----) de (----) de (----) ante el Notario de (----------) D. (----------) con el número (----) de su Protocolo.

Las partes intervinientes, en el respectivo carácter e interés con el que actúan, se reconocen con capacidad jurídica y de obrar suficiente para la firma y otorgamiento del presente Acuerdo, y a tal efecto.

Exponen:

Los clientes pueden olvidar o perder sus objetos personales, tanto en las estaciones como a bordo de los trenes de las distintas Empresas Ferroviarias que operan en ellas, así como en los autobuses dispuestos en los supuestos de planes alternativos de transporte. Por este motivo, se hace preciso disponer en el sistema ferroviario de un mecanismo que permita a los clientes recuperar los objetos perdidos.

En el marco del proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros, ADIF-Alta Velocidad puede ofrecer a las Empresas Ferroviarias un servicio que garantice la custodia y gestión de objetos perdidos por los clientes, entregados en las estaciones de final de recorrido de los trenes.

Asimismo, ADIF-Alta Velocidad puede garantizar la trazabilidad del objeto perdido desde su depósito por (Empresa Ferroviaria) hasta la entrega final a su propietario o baja y entrega por abandono a la Administración Local correspondiente. Los objetos que contengan documentación de carácter personal serán entregados a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.

El presente contrato determina las condiciones de prestación del Servicio de Objetos Perdidos por parte de ADIF-Alta Velocidad a las Empresas Ferroviarias.

Y en virtud de cuanto antecede, los comparecientes formalizan el presente Contrato, basándose en las siguientes cláusulas, por las cuales:

Acuerdan:

1. - OBJETO DEL CONTRATO

El presente Contrato tiene por objeto establecer las condiciones con arreglo a los cuales ADIF-Alta Velocidad se compromete y obliga a prestar a (Empresa Ferroviaria) _____, desde la fecha de su suscripción, el Servicio de Objetos Perdidos, y todo ello conforme a los criterios y condiciones previstas en la Declaración sobre la Red de ADIF-Alta Velocidad vigentes en cada momento. En este sentido, se establece la sistemática para registrar y dejar constancia cuando un cliente manifiesta que ha perdido u olvidado un objeto personal, y para el tratamiento eficaz de la recepción, registro, devolución, entrega o arrojo de los objetos perdidos u olvidados por los clientes en las estaciones, trenes o autobuses y entregados en las Oficinas de Objetos Perdidos, tanto por el personal de la estación, como el personal de trenes o autobuses –en su caso-, o por cualquier persona que manifieste haber encontrado algún objeto en la estación.

2. - ÁMBITO DE APLICACIÓN

Estaciones de final de recorrido de los trenes con Servicio de Atención al Cliente presencial.

3. - ESPECIFICACIONES GENERALES DEL SERVICIO

Son especificaciones generales del servicio las siguientes:

Horario de prestación

El horario de prestación del servicio será coincidente con el horario del Servicio de Atención al Cliente presencial de la estación.

Identificación del objeto hallado. Características generales

El Servicio de Atención al Cliente realizará el reconocimiento exterior de las características más notables del objeto (marca, modelo, color, tamaño, material, ...) y cualquier otra característica que pueda identificar de manera inequívoca el objeto.

En el caso de que el objeto encontrado fuera contenedor de otros objetos (maletas, bolsos, carteras, monederos, etc.) el responsable del Servicio de Atención al Cliente deberá solicitar, antes de la apertura del mismo, la asistencia de otro agente de Estaciones de Viajeros o un Agente de Seguridad, siempre que sea posible, para que en su presencia se efectúe el reconocimiento de las características más notables de cada uno de los objetos contenidos (modelo, color, tamaño, material, ...) y cualquier otra característica que pueda identificar de manera inequívoca el objeto, para dejar constancia de ello, identificándose en el registro del objeto.

Registro de objetos perdidos

Todos los objetos considerados objetos perdidos serán registrados en la aplicación de Gestión de Objetos Perdidos de la Dirección de Estaciones de Viajeros cumplimentando los siguientes campos:

- Fecha del hallazgo / recepción.
- Características del (de los) objeto(s).
- Recepcionado: Nombre del responsable del Servicio de Atención al Cliente y, en su caso, nombre y matrícula del agente que ha estado presente en el reconocimiento del objeto.
- Número de registro.

En todos los objetos entregados se acompañará una etiqueta que hará constar al menos los siguientes datos: número de registro y día de recepción.

Se excluyen del ámbito de aplicación del contrato aquellos objetos que no tienen la consideración de perdidos, entre ellos, a título informativo y no limitativo: animales o plantas, objetos de naturaleza perecedera o insalubre (alimentos sin envasar al vacío o sin precinto o con fecha de caducidad cumplida, ropa sucia, desechos, material roto, peligrosos, materia orgánica, etc.), tarjetas bancarias olvidadas en los puntos de venta de las Empresas Ferroviarias, objetos no admitidos por organismos competentes, objetos considerados peligrosos (productos químicos, tráfico comercial ilícito, etc.).

Tampoco tendrán la consideración de objeto perdido los billetes de tren válidos para viajar, en función de la fecha, ya que, en todo caso, los mismos se entregarán a la Empresa Ferroviaria correspondiente.

Cuando el objeto encontrado sea dinero, será considerado como un "objeto mueble" y se guardará en un sobre cerrado, indicándose en dicho sobre el número de registro del objeto asignado por la Aplicación de Objetos Perdidos, depositándose en un lugar seguro, o en la caja fuerte de la estación, en el caso de que exista, teniendo el mismo tratamiento que el resto de los Objetos Perdidos.

En el supuesto de depositar documentación identificativa (DNI, NIE, Pasaporte, Permiso de Conducción y cualquier Documento Legal de características similares), así como el envolvente del mismo (cartera, ...), o bien tarjetas bancarias, se procederá a su registro y se entregarán en la Comisaría o Departamento de Policía más cercano, haciendo constar esta circunstancia en el registro. Si la documentación estuviera alojada en un objeto contenedor (bolso, cartera...), con el objetivo de no fraccionar el Objeto Perdido, se entregará el objeto contenedor en su totalidad.

Si el objeto registrado se corresponde con un abono de transporte o similar, serán entregados a la Comunidad Autónoma u Organismo Público correspondiente (Diputación, Ayuntamiento...) encargado de su expedición, o a la Autoridad/Consorcio responsable en su caso, haciendo constar esta circunstancia en el registro.

Identificación del hallador del objeto y entrega del justificante de entrega

El responsable del Servicio de Atención al Cliente procederá a la cumplimentación de la identificación personal (Nombre, DNI o pasaporte, dirección postal, teléfono de contacto) del hallador (si éste cede sus datos) o en su defecto, la tipología del hallador (empleado de la empresa ferroviaria, viajero, personal de seguridad...) en la ficha correspondiente de la aplicación de Objetos Perdidos. En todo caso, se garantiza la protección de los datos de carácter personal facilitados, conforme a lo establecido en la cláusula X del presente contrato y a la normativa legal aplicable (Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

Al hallador se le ofrecerá justificante de la entrega, obtenido desde la aplicación de Objetos Perdidos.

El responsable del Servicio de Atención al Cliente informará al hallador sobre los plazos legales establecidos.

Como norma general, el plazo previsto para el depósito de los objetos perdidos es de 2 años, salvo que ADIF-Alta Velocidad haya establecido, mediante el correspondiente instrumento legal, un plazo menor con los Ayuntamientos, en su condición de encargados de realizar las publicaciones de los objetos perdidos y no reclamados durante dos domingos consecutivos (artículo 615 del Código Civil), así como de entregar el objeto hallado (de no haberse encontrado su propietario) a su hallador.

En caso de no existir acuerdo con el Organismo competente de la ciudad, o de existir acuerdo parcial (no se hace cargo de algún tipo de objetos), los plazos de estancia en el almacén se determinarán en cada Estación en función de otros acuerdos que se puedan establecer con otros Organismos como pueden ser Organizaciones No Gubernamentales (ONG) o Fundaciones sin ánimo de lucro.

Solo se guardará un objeto el tiempo establecido, cuando el hallador lo solicite expresamente en el momento de la entrega y cuando el Ayuntamiento no se haga cargo del objeto.

La entrega por parte de agentes de Seguridad, de las Empresas Ferroviarias o de ADIF-Alta Velocidad en servicio, no otorgará derechos como hallador.

Determinación del propietario

Como resultado de la identificación del objeto, si el Servicio de Atención al Cliente pudiera determinar cuál es el propietario del mismo a raíz de las comunicaciones que hubiera podido recibir, de forma inmediata procederá a su localización informándole del procedimiento y lugar de recogida.

De igual forma, se le informará de los plazos establecidos para el almacenaje de los objetos.

4. -RESPONSABILIDADES

ADIF-Alta Velocidad quedará exento de toda responsabilidad por el estado en que se encuentren los objetos perdidos en el momento de su entrega por (Empresa Ferroviaria).

5. - CONDICIONES ECONÓMICAS

Los precios a aplicar serán los vigentes en cada momento por la prestación del Servicio de Objetos Perdidos (SX-9) publicados en la Declaración sobre la Red.

6. - VIGENCIA DEL CONTRATO

El presente Contrato entrará en vigor el __ de _____ de 20XX y su vigencia será hasta el (un año) _____, con prórrogas tácitas por periodos anuales hasta un máximo de 5 años, pudiendo ser denunciado por cualquiera de las partes con una antelación de seis meses.

Se entenderá que el Contrato se prorroga de forma tácita cuando ninguna de las partes comunique a la otra su intención de no prorrogarlo seis meses antes de su vencimiento.

7. - CAUSAS DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO

El presente contrato se entenderá extinguido por las siguientes causas:

1. Por mutuo acuerdo de las partes.
2. Por denuncia por escrito de cualquiera de las partes con un período de preaviso de seis meses, en los términos previstos en este contrato.
3. Por incumplimiento de una de las partes.

En el supuesto de incumplimiento que traiga causa en el impago por parte de (Empresa Ferroviaria) _____ de los importes adeudados por la prestación del servicio y sin perjuicio de la resolución del presente contrato, ADIF-Alta Velocidad podrá proceder a la suspensión del servicio, previa comunicación expresa a la empresa ferroviaria. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

Extinguido el contrato por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo serán liquidados y cumplidos por ambas partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley o a lo dispuesto en el presente contrato.

8. - NOTIFICACIONES

A efectos de notificaciones, las partes podrán dirigir comunicación, por cualquier medio admitido en Derecho que acredite suficientemente su recepción por el destinatario, con las siguientes personas designadas como interlocutoras por las entidades firmantes:

Por (Empresa Ferroviaria)

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

9. - LEY APLICABLE Y JURISDICCIÓN

La prestación del servicio objeto del presente contrato estará regida y se interpretará por la normativa del Sector Ferroviario y por el Derecho Privado. De conformidad con el artículo 44.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, será competente la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para conocer y resolver las reclamaciones que formulen las empresas ferroviarias y demás candidatos cuando se entienda que se ha vulnerado el principio de no discriminación en relación con la prestación de los servicios auxiliares. Ello sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción ordinaria para la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios privados.

A estos efectos las partes se someterán a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Madrid, con renuncia de cualquier otro fuero que pudiera corresponderles.

10. - CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Ambas partes se comprometen a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados por ADIF-Alta Velocidad y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo el adjudicatario mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Los datos personales serán tratados por ADIF-Alta Velocidad con la finalidad de realizar la gestión y el mantenimiento de la prestación del servicio. La base jurídica que legitima el tratamiento es la prestación del servicio. Sus datos serán conservados durante el tiempo que establezcan las leyes aplicables y no se cederán a terceros salvo obligación legal.

Puede acceder a sus datos, rectificarlos o suprimirlos, oponerse al tratamiento y solicitar su limitación dirigiendo su petición a la dirección: de correo electrónico del delegado dpd.adifav@adif.es o por correo postal en Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 – Madrid acompañando fotocopia de su DNI o pasaporte.

Y en prueba de conformidad firman el presente Contrato, por duplicado, en el lugar y fecha expresados en el encabezamiento:

Por (Empresa Ferroviaria)

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

CONTRATO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA PARA LA SUBIDA Y BAJADA DE TRENES (SX-12)

Reunidos:

De una parte, la entidad pública empresarial ADIF, que en lo sucesivo se denominará Adif, con domicilio en 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2802152-E, representado en este acto por (----------), en calidad de (----------) debidamente autorizado para este acto.

Y de otra, (----------) a quien en lo sucesivo se denominará Empresa Ferroviaria, con NIF (----------) y domicilio en (----------) representado por (----------), con NIF (----------) en calidad de (----------) según consta en la Escritura otorgada el (----) de (----) de (----) ante el Notario de (----------) D. (----------) con el número (----) de su Protocolo.

Las partes intervinientes, en el respectivo carácter e interés con el que actúan, se reconocen con capacidad jurídica y de obrar suficiente para la firma y otorgamiento del presente Acuerdo, y a tal efecto.

Exponen:

En el marco del proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros, la entrada de nuevos operadores ferroviarios y el Reglamento (UE) 2021/782 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril, "a la salida de una estación de ferrocarril dotada de personal, durante el tránsito por esta o a la llegada a ella, el administrador de la estación o la empresa ferroviaria prestará asistencia gratuita de modo que dichas personas puedan embarcar en el tren, enlazar con un tren de conexión para el que tengan billete, o desembarcar del tren, siempre que hay personal formado en servicio...".

El presente contrato determina las condiciones de prestación del Servicio Adif Acerca para la subida y bajada de viajeros a los trenes conforme a los precios aprobados por el Consejo de Administración de Adif, vigentes en cada momento, y conforme a lo señalado en la citada Declaración sobre la Red de Adif en el apartado de prestación de servicios auxiliares en instalaciones de servicio.

Y en virtud de cuanto antecede, los comparecientes formalizan el presente Contrato, basándose en las siguientes cláusulas, por las cuales:

Acuerdan:

1. - OBJETO DEL CONTRATO

El presente Contrato tiene por objeto establecer las condiciones con arreglo a los cuales Adif se compromete y obliga a prestar a (Empresa Ferroviaria) _____, desde la fecha de su suscripción, el Servicio Adif Acerca de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida para la subida y bajada de los trenes y su acomodo en sus plazas y el equipaje permitido utilizando, para ello, medios mecánicos o mediante el acompañamiento personal, y todo ello conforme a los criterios generales mencionados en el expositivo de sujeción a los precios privados aprobados por Adif y de conformidad con la Declaración sobre la Red de Adif vigentes en cada momento.

2. - ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL SERVICIO Y ANTELACIÓN DE LAS NOTIFICACIONES DE ASISTENCIAS

El servicio se prestará en las estaciones, con las correspondientes modalidades, previstas en la Declaración sobre la Red.

Para la prestación del servicio, (Empresa Ferroviaria) _____ deberá remitir la correspondiente solicitud a Adif, mediante, tratando de respetar, en la medida de lo posible, los siguientes plazos de preaviso:

- **Servicio permanente:** Se presta en estaciones que disponen de Asistente de Movilidad (AM) de manera presencial de forma continuada a lo largo de todo el horario de apertura comercial de la estación. Se dará cobertura a las solicitudes de asistencia con una antelación de hasta 30 minutos previos a la salida del tren.

Adif, en coordinación con las Empresas Ferroviarias, por circunstancias debidamente justificadas e imprevisibles en el momento de firmar el presente contrato, podrá modificar el alcance y las modalidades de prestación para ajustarlos a la situación concreta. Esta modificación no supondrá para Adif ningún tipo de responsabilidad ni la asunción de reclamaciones de contenido económico.

Tanto el alcance, como las modalidades de prestación, se encuentran publicadas en la Declaración de Red de Adif.

(Empresa Ferroviaria) _____, solicitará a Adif las estaciones incluidas en el ámbito de aplicación del Servicio Adif Acerca en las que requiere la prestación del servicio para sus clientes (Anexo nº 1). Esta relación podrá ser modificada de común acuerdo entre las partes con una antelación mínima de 30 días hábiles. Asimismo, (Empresa Ferroviaria) _____, podrá solicitar a Adif la extensión del Servicio Adif Acerca a una nueva estación no contemplada en el ámbito de aplicación del servicio. En este caso, Adif analizará la viabilidad de la propuesta y, si fuese factible, informará a (Empresa Ferroviaria) _____, sobre la fecha prevista de inicio de la prestación del servicio en esa nueva estación.

3. - TIPOLOGÍA DE ASISTENCIAS

El presente Contrato tiene por objeto establecer las condiciones con arreglo a los cuales Adif se compromete y obliga a prestar a (Empresa Ferroviaria) _____, desde la fecha de su suscripción, el Servicio Adif Acerca de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida para la subida y bajada de los trenes y su acomodo en sus plazas y el equipaje permitido utilizando, para ello, medios mecánicos o mediante el acompañamiento personal, y todo ello conforme a los criterios generales mencionados en el expositivo de sujeción a los precios privados aprobados por Adif y de conformidad con la Declaración sobre la Red de Adif vigentes en cada momento.

Se contemplan los siguientes tipos de asistencias:

1. Persona en silla de ruedas propia ocupando plaza H.
2. Persona en silla de ruedas propia plegable ocupando plaza regular.
3. Persona con discapacidad sensoria o cognitiva:
    - Discapacidad visual.
    - Discapacidad auditiva.
    - Discapacidad cognitiva.
    - Discapacidad sordoceguera.

4. Persona con dificultad de desplazamiento.
    - Persona con dificultades en miembros superiores/inferiores
    - Persona mayor
    - Persona con carrito de niño
    - Persona embarazada
    - Otra persona con movilidad reducida, en los términos previstos en el apartado 21 del artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/782, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril.
5. Organización Nacional de Trasplantes.

4. - PUNTOS DE ENCUENTRO

Las asistencias se prestarán en la estación de origen, desde el punto de encuentro hasta la acomodación del viajero en el asiento del tren o plaza H, según se indique en su billete, y viceversa en el caso de asistencias en el destino.

Los puntos de encuentro están definidos en cada una de las estaciones y se encuentran publicados en la Declaración de Red de Adif.

Los puntos de encuentro son también las zonas donde finalizarán las asistencias en el caso de viajeros de llegada. No obstante, podrá acordarse con el viajero el lugar alternativo de la estación donde desee finalizar el servicio (parada taxi, aparcamiento, puerta de salida, etc.).

5. - ESPECIFICACIONES GENERALES DEL SERVICIO

Son especificaciones generales del servicio las siguientes:

Horario de prestación

El horario de prestación del servicio será coincidente con el horario comercial de la estación de viajeros publicado en la Declaración de Red.

Si como consecuencia del tráfico ferroviario, un tren llegase a una estación fuera del horario comercial y entre sus viajeros se encuentren personas con discapacidad y/o movilidad reducida, la estación de destino mantendrá operativo el servicio de asistencia, con independencia de la hora de llegada del tren.

Tráficos a atender

El servicio está configurado para atender tráficos de Alta Velocidad, Larga Distancia y Media Distancia de todas las Empresas Ferroviarias.

Se excluyen los tráficos de Cercanías por considerar que esta prestación podría afectar a la puntualidad y, tanto las estaciones con tráficos de Cercanías como los trenes asignados a los mismos, ya cuentan con un nivel de accesibilidad muy elevado y permiten su utilización de forma autónoma.

Servicio a prestar a requerimiento del viajero y adaptado a sus necesidades

El servicio garantiza la prestación de todas las asistencias que cumplan con los plazos de preaviso establecidos.

En el supuesto de peticiones fuera de plazo, Adif pondrá sus mejores esfuerzos para prestar, en la medida de lo posible, la asistencia necesaria, de modo que la persona con discapacidad o con movilidad reducida pueda realizar su viaje. En todo caso, la denegación del servicio por este motivo deberá estar debidamente justificada, manteniendo informada a la Empresa ferroviaria.

La prestación del servicio tratará de adaptarse, en todo momento, y en la medida de lo posible, a las necesidades de asistencia particulares del viajero. En este sentido, los Asistentes de Movilidad consultarán al viajero con el objetivo de tratar de adaptar la prestación del servicio a sus necesidades.

Adif procurará que en todas las estaciones se disponga de espacios apropiados para realizar las esperas hasta la hora de embarcar al tren. Los viajeros en situación de espera estarán igualmente atendidos por parte del personal del servicio.

Atención en incidencias que afectan al tráfico ferroviario

El servicio cubre la asistencia al viajero en situación de incidencias que afectan al tráfico ferroviario.

En sentido, se pueden presentar dos situaciones:

- Incidencias sobrevenidas que impiden el normal funcionamiento del tráfico ferroviario: En este caso, se intentará, en la medida de lo posible, prestar el servicio en las estaciones designadas para la realización de transbordos. Asimismo, como se indicó anteriormente, las estaciones de destino permanecerán abiertas y con personal de servicio para la prestación de las asistencias necesarias con independencia de la hora de llegada de los trenes.
- Incidencias ocasionadas por la programación de trabajos en la infraestructura: En estos casos Adif, en coordinación con las Empresas Ferroviarias, definirá los Planes Alternativos de Transporte (PAT), a ser posible entre estaciones incluidas en el ámbito de prestación del servicio. En aplicación de un PAT, se contemplará la posible asistencia en los transbordos entre trenes o a otro medio alternativo de transporte.

Perros-guía, de asistencia y de apoyo

Se habilitarán, en la medida de lo posible, espacios para que los perros de guía y asistencia puedan realizar sus necesidades fisiológicas. Asimismo, en caso de necesidad se les proporcionará agua, por petición de sus usuarios.

El personal de servicio coordinará con las Empresas Ferroviarias el embarque de estos perros en los trenes salvaguardando, en todo momento, que no deben separarse de sus dueños.

Tratamiento de grupos

Se preverá en las estaciones los medios suficientes para poder prestar este tipo de asistencias. En este sentido, dado que la venta de billetes de grupos la realizan las Empresas Ferroviarias aplicando procedimientos específicos, se procurará que la información de estas ventas se facilite a los prestadores del servicio con la mayor antelación posible que, en ningún caso, podrá ser inferior a 48 horas.

Los medios y recursos aportados podrán ser inferiores a los que se dispusieran en el caso de prestarse la asistencia de forma individualizada.

Equipajes

El Servicio Adif Acerca asistirá a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida en el traslado de los equipajes en consonancia con la Política de Equipajes de (Empresa Ferroviaria) _____,

Medios materiales

Los activos que se incluyen para la prestación del servicio son:

- Plataformas elevadoras.
- Rampas.
- Sillas de ruedas.

Adif realizará el mantenimiento correspondiente de los equipamientos para asegurar el correcto funcionamiento de los mismos.

6. - GESTIÓN DE CALIDAD

Seguimiento del servicio

Adif y (Empresa Ferroviaria) _____, mantendrán reuniones periódicas para el seguimiento del servicio y análisis de incidencias, así como, para la adopción de medidas preventivas y correctivas.

Mantenimiento de la Certificación de AENOR

Adif, en relación con el Servicio Adif Acerca, está comprometido con el mantenimiento de la certificación del Sistema de Gestión de Accesibilidad Universal conforme a la norma UNE-170001-2:2007.

7. - CONDICIONES ECONÓMICAS

Los precios a aplicar serán los vigentes en cada momento por la prestación del Servicio Adif Acerca de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida para la subida y bajada de trenes (SX-12) publicados en la Declaración sobre la Red.

8. - VIGENCIA DEL CONTRATO

El presente Contrato entrará en vigor el __ de _____ de 20XX y su vigencia será hasta el (un año) _____, con prórrogas tácitas por periodos anuales hasta un máximo de 5 años, pudiendo ser denunciado por cualquiera de las partes con una antelación de seis meses.

Se entenderá que el Contrato se prorroga de forma tácita cuando ninguna de las partes comunique a la otra su intención de no prorrogarlo seis meses antes de su vencimiento.

9. - CAUSAS DE FINALIZACIÓN DEL CONTRATO

El presente contrato se entenderá extinguido por las siguientes causas:

1. Por mutuo acuerdo de las partes.
2. Por denuncia por escrito de cualquiera de las partes con un período de preaviso de seis meses, en los términos previstos en este contrato.
3. Por incumplimiento de una de las partes.

En el supuesto de incumplimiento que traiga causa en el impago por parte de (Empresa Ferroviaria) _____ de los importes adeudados por la prestación del servicio y sin perjuicio de la resolución del presente contrato, Adif podrá proceder a la suspensión del servicio, previa comunicación expresa a la empresa ferroviaria, que deberá

asumir, en todo caso y con sus propios medios, la asistencia a las personas con discapacidad y movilidad reducida en los términos previstos en la legislación aplicable. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

Extinguido el contrato por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo serán liquidados y cumplidos por ambas partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley o a lo dispuesto en el presente contrato.

10. - NOTIFICACIONES

A efectos de notificaciones, las partes podrán dirigir comunicación, por cualquier medio admitido en Derecho que acredite suficientemente su recepción por el destinatario, con las siguientes personas designadas como interlocutoras por las entidades firmantes:

Por (Empresa Ferroviaria)

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

11. - LEY APLICABLE Y JURISDICCIÓN

La prestación del servicio objeto del presente contrato estará regida y se interpretará por la normativa del Sector Ferroviario y por el Derecho Privado. De conformidad con el artículo 44.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, será competente la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para conocer y resolver las reclamaciones que formulen las empresas ferroviarias y demás candidatos cuando se entienda que se ha vulnerado el principio de no discriminación en relación con la prestación de los servicios auxiliares. Ello sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción ordinaria para la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de los precios privados.

A estos efectos las partes se someterán a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Madrid, con renuncia de cualquier otro fuero que pudiera corresponderles.

12. - CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

Ambas partes se comprometen a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados por Adif y que sean concernientes al objeto del contrato, debiendo el adjudicatario mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, en todo o en parte, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del contrato.

Los datos personales serán tratados por Adif con la finalidad de realizar la gestión y el mantenimiento de la prestación del servicio. La base jurídica que legitima el tratamiento es la prestación del servicio. Sus datos serán conservados durante el tiempo que establezcan las leyes aplicables y no se cederán a terceros salvo obligación legal.

Puede acceder a sus datos, rectificarlos o suprimirlos, oponerse al tratamiento y solicitar su limitación dirigiendo su petición a la dirección: correo electrónico del delegado dpd.adif@adif.es o por correo postal en Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 – Madrid acompañando fotocopia de su DNI o pasaporte.

Y en prueba de conformidad firman el presente Contrato, por duplicado, en el lugar y fecha expresados en el encabezamiento:

Por (Empresa Ferroviaria)

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Fdo.: _____

[CARGO]: _____

ACUERDO MARCO PARA LA RESERVA DE CAPACIDAD

En Madrid, a __ de _____ de 20XX

Reunidos:

De una parte, [NOMBRE] _____, [CARGO] _____, en nombre y representación de ADIF- Alta Velocidad con C.I.F.: Q2802152E y domicilio social en Madrid en la Calle Sor Ángela de la Cruz, 3 - 28020 Madrid.

Y de otra, [NOMBRE] _____, [CARGO] _____, con DNI _____ en nombre y representación de la empresa ferroviaria o candidato _____ N.I.F.:_____ con domicilio social en _____, según poder otorgado ante el notario de _____ [NOMBRE] _____, con fecha _____.

Ambas partes se reconocen competencia y capacidad, respectivamente, para formalizar el presente Acuerdo Marco.

Exponen:

El administrador de infraestructuras ferroviarias tiene la potestad, de acuerdo al artículo 38, apartado 3. de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, de celebrar con los candidatos acuerdos marco para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio.

La suscripción de acuerdos marco aporta transparencia, objetividad y no discriminación al sistema ferroviario, así como un uso efectivo de la capacidad disponible. De esta manera se garantiza que los proyectos de transporte de los candidatos tengan seguridad jurídica de disponibilidad de capacidad en el tiempo, de acuerdo a sus legítimas expectativas comerciales y a las inversiones que hayan realizado.

En virtud de ello, el candidato ha solicitado al administrador de infraestructuras ferroviarias con fecha __/__/____, la celebración de un acuerdo marco para la reserva de capacidad.

Como justificación a su petición, el candidato adjunta la siguiente documentación:

- Acuerdos comerciales.
- Plan de Negocio.
- Material rodante.
- Documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos que establece el artículo 58 de la LSF.

.....

En virtud de todo ello, se ha acordado:

CLÁUSULA 1ª – OBJETO

1. El presente acuerdo marco establece los derechos y obligaciones mutuas del candidato y del administrador de infraestructuras ferroviarias, en relación con el proceso de solicitud de capacidad ofrecida en sus líneas para el servicio de transporte solicitado.
2. Dichos servicios circularán por las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias y darán lugar al pago de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias correspondientes.

CLÁUSULA 2ª - COMPROMISOS DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

1. El administrador de infraestructuras ferroviarias se compromete a ofrecer al candidato, para cada horario de servicio programado durante la vigencia del presente acuerdo marco, la capacidad que se describe en el Anexo 3 del presente acuerdo marco, con un margen anual del 10% para posibles ajustes en la programación del administrador.

   A tal efecto, el administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicará anualmente la capacidad correspondiente, de acuerdo a las peticiones del candidato realizadas para cada horario de servicio y con el margen al que se ha hecho referencia en el párrafo anterior, con los procedimientos y cauces habituales, descritos en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento.
2. El administrador de infraestructuras ferroviarias garantiza la tramitación de las solicitudes de acuerdo marco con criterios objetivos y no discriminatorios, y en los plazos necesarios para su entrada en explotación. Asimismo, tendrá en cuenta los acuerdos marco ya firmados, de forma que se garanticen los legítimos derechos de los candidatos y la eficaz explotación de las infraestructuras ferroviarias.
3. En caso de incumplimiento de los compromisos de reserva de capacidad recogidos en el Anexo 3, con el margen anual anteriormente indicado, por causas estrictamente imputables a la gestión del administrador de infraestructuras, éste indemnizará con un importe equivalente a los costes, pérdidas directas y gastos (incluido el lucro cesante), en los que haya incurrido efectivamente el candidato y estén debidamente justificados.
4. Esta capacidad ofrecida mediante el presente acuerdo marco tendrá en cuenta:
   - El estado y las evoluciones conocidas de la infraestructura en la fecha de celebración del presente acuerdo marco, tal como se especifica en el Anexo 1.
   - La planificación de los trabajos de mantenimiento e inversión en las líneas de la red, como se especifica en el Anexo 1.
   - Las características y prestaciones técnicas de los trenes, según lo comunicado por el candidato y descrito en el Anexo 2.
   - La existencia de líneas especializadas.
   - La existencia de una infraestructura congestionada, si procede.
   - Las necesidades de capacidad de los corredores internacionales de mercancías.
   - Las prioridades del transporte de viajeros y de mercancías, así como las inversiones del Estado y entidades públicas o privadas.

De acuerdo con el artículo 38, apartado 4. de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el presente acuerdo marco no impedirá la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios.

CLÁUSULA 3ª – COMPROMISOS DEL CANDIDATO

1. El candidato se compromete a solicitar capacidad para cada horario de servicio, de acuerdo con el calendario y los plazos establecidos en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento, en los términos recogidos en el presente acuerdo marco, ver Anexo 4.

   El material rodante utilizado por el solicitante ha de respetar las características (material, velocidad máxima, paradas, estacionamientos, etc.), descritos en el Anexo 2 durante toda la vigencia del presente acuerdo marco. Cualquier cambio en dichas características debe ser previamente solicitado y aceptado por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. El candidato se compromete a solicitar la capacidad de infraestructura acordada y descrita en el Anexo 3, contemplándose un margen de reducción anual de hasta el 10% para posibles ajustes en la programación.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 8ª del presente documento y, salvo los casos previstos en la cláusula 4ª, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 del REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2016/545 DE LA COMISIÓN de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, en el caso de que el candidato no solicite la capacidad acordada para el siguiente horario de servicio, de acuerdo con el calendario y los plazos establecidos en la Declaración sobre la Red, el administrador de infraestructuras le penalizará con los costes, pérdidas directas y gastos (incluido el lucro cesante), en los que haya incurrido efectivamente el administrador de infraestructuras. Lo dispuesto en el párrafo anterior no será de aplicación en los supuestos expresamente previstos en el Reglamento de Ejecución UE2016/545 de la Comisión o aquel que le sustituya.

   Para garantizar la compensación establecida en el párrafo anterior, y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/10 de la Comisión, de 6 de enero de 2015, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá exigir la constitución de Garantía Financiera, que deberá constituir antes de la firma del presente documento. El justificante de la garantía mencionada, si procede, se adjunta como Anexo 5.

   Si el candidato no cumpliese con sus compromisos de tráfico establecidos en este acuerdo marco durante más de un mes, y no hubiese abonado la penalización correspondiente, el administrador de infraestructuras podrá ejecutar la garantía financiera al que se ha hecho referencia en el párrafo anterior.

4. El candidato será igualmente responsable subsidiario de las responsabilidades en que incurra la empresa ferroviaria que presta sus servicios.

5. El administrador de infraestructuras no solicitará el pago de la compensación en los casos siguientes:

   - Cuando el acuerdo haya sido modificado o anulado por causas ajenas a la voluntad del candidato y que hayan sido comunicadas sin demora al administrador de infraestructuras.
   - Cuando el candidato haya visto denegada una solicitud complementaria de capacidad marco de la que dependía la viabilidad del servicio ferroviario previsto.
   - 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.

CLÁUSULA 4ª - EXCEPCIONES A LOS COMPROMISOS DE LAS PARTES

1. Los compromisos expresados en las cláusulas 2ª y 3ª no serán de aplicación cuando concurran las circunstancias siguientes:

a) Situaciones de fuerza mayor, definidas como cualquier evento que no es imputable a una parte del acuerdo marco y que no puedan ser previstos y evitados, tales como los siguientes eventos:

- Actos delictivos, terroristas o de guerra (declarada o no), la amenaza de guerra, revolución, revuelta, insurrección, conmoción civil o sabotaje.
- Actos de vandalismo.
- Desastres o fenómenos naturales, incluyendo las condiciones meteorológicas extremas o condiciones ambientales (tales como, pero no limitados a: rayos, terremotos, huracanes, tormentas, incendios, inundaciones, sequías o acumulación de nieve o hielo).
- Contaminaciones nucleares, químicas o biológicas.
- Ondas de presión causadas por dispositivos que viajan a velocidades supersónicas.
- Descubrimiento de fósiles, antigüedades o bombas sin explotar.
- Y, cuando sean reconocidas por la ley o los tribunales y en las condiciones de los mismos, huelgas o acciones similares.

Cualquier otra que sea considerada de fuerza mayor por la legislación vigente.

b) La decisión de una autoridad pública que tiene un impacto en la asignación de las capacidades y surcos, por ejemplo, la aplicación de las normas de prioridad o solicitudes previas para las necesidades de defensa o de seguridad civil.

2. Cuando un servicio contemplado en el presente acuerdo marco no se pueda prestar por causa de incidencias en la red ferroviaria, ya sean originadas por los administradores de infraestructuras ferroviarias, por el candidato, por terceras partes y/o ajenos, los derechos del candidato o de los administradores de infraestructuras ferroviarias se remitirán a lo que disponga la legislación del Sector Ferroviario y la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
3. También serán de aplicación las normas vigentes en lo relativo a obras en la infraestructura que supongan alteraciones en las capacidades sujetas al presente acuerdo marco, prevaleciendo lo establecido en la legislación del Sector Ferroviario o la Declaración sobre la Red.

CLÁUSULA 5ª - CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

El pago de los cánones correspondientes para uso de las infraestructuras del administrador de infraestructuras ferroviarias se realizará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada año del acuerdo marco.

CLÁUSULA 6ª - VIGENCIA DEL ACUERDO MARCO

1. El presente acuerdo marco desplegará efectos a la fecha de su firma.
2. Sin perjuicio de lo anterior, el candidato podrá pedir que la capacidad marco adjudicada de conformidad con el acuerdo marco dé inicio en cualquier momento, pero no después de transcurridos cinco años desde la fecha de la solicitud. En tales supuestos, el plazo de vigencia del acuerdo marco se computará desde el inicio del uso efectivo de la capacidad.

El administrador de infraestructuras no rechazará esa solicitud cuando el plazo necesario para asumir el servicio esté justificado por alguna de las siguientes razones:

- Que el presente acuerdo marco sea condición previa para la financiación del material rodante necesario para un nuevo servicio;
- Sea necesario tramitar la autorización del material rodante a que hace referencia la letra a);
- La programación del inicio de las operaciones de los puntos de las terminales de expedición o carga, o de la apertura de un tramo de conexión de la infraestructura.
- Sean necesarias inversiones para aumentar la capacidad de infraestructura.
- Una cláusula de un contrato vigente de servicio público.

El candidato podrá solicitar una ampliación del citado plazo a la CNMC La CNMC podrá dar su aprobación por razones distintas de las establecidas en las letras a) - e) del párrafo anterior. La capacidad adjudicada en virtud del acuerdo marco, pero no utilizada como consecuencia del tiempo necesario para asumir el servicio seguirá estando disponible para otros candidatos.

3. Los candidatos podrán solicitar la renovación del Acuerdo Marco y el administrador de infraestructuras podrá atender dicha solicitud siempre que el candidato haya cumplido con los compromisos adquiridos a la firma del Acuerdo Marco, se justifique la existencia de inversiones de su plan inicial de negocio pendientes de amortizar y, si se comprometió en su solicitud de capacidad marco, haya implantado un plan de reducción de la huella de carbono desde el inicio del Acuerdo Marco, cuyos resultados, a su finalización, puedan ser verificados por una entidad independiente debidamente acreditada.

   El candidato podrá solicitar la finalización del acuerdo marco conforme a la Cláusula 8ª del presente documento.

CLÁUSULA 7ª - LAS MODIFICACIONES O LIMITACIONES A LOS TÉRMINOS DEL ACUERDO MARCO

1. Toda modificación de las condiciones del presente acuerdo marco se puede realizar por las siguientes causas:
   - A petición de una de las partes y aceptada por la otra.
   - Cuando se instauren nuevas medidas legales o regulatorias que afecten en todo o en parte a lo estipulado en el presente acuerdo marco.
   - Como consecuencia de un incremento sustancial de los cánones ferroviarios por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias.

   Estas modificaciones se acordarán en forma de enmienda al documento, firmada por las partes.
2. Al margen de los anteriores supuestos, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá modificar o limitar los términos del presente Acuerdo Marco, previo informe a la CNMC y comunicándolo con suficiente antelación al candidato, como consecuencia de la adopción de medidas que persigan un uso de la infraestructura ferroviaria más eficiente, tales como mejoras en la seguridad, cambios de ancho u otras, y no exista ningún otro medio razonable para lograr este objetivo.

   Las modificaciones pueden afectar a las capacidades ofrecidas por el administrador de infraestructuras ferroviarias que se describen en el Anexo 3, adaptando las características de las capacidades (por ejemplo, los tiempos de viaje o los horarios de los trenes), e incluso cuando sea necesario, proponer la capacidad por rutas alternativas sobre las que la empresa ferroviaria esté legalmente autorizada para circular sus trenes. También se podrá reducir la capacidad ofrecida en estas situaciones cuando no exista ninguna otra posibilidad razonable. En tales supuestos se devengará, a favor del candidato, una compensación equivalente a los costes directos razonablemente incurridos por el candidato y debidamente justificados.

3. El administrador de infraestructuras ferroviarias ponderará los intereses comerciales legítimos del candidato, con los del resto de candidatos, cuando se produzcan modificaciones o limitaciones a los términos recogidos en el presente acuerdo marco.
4. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad comprometida si durante la programación anual, el candidato no solicita surcos sobre la base del presente acuerdo marco, salvo que el solicitante justifique que el hecho y las razones aportadas estén fuera de su control.

   El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará por escrito al resto de los potenciales candidatos, su intención de modificar o limitar los términos del presente acuerdo marco, otorgándoles un plazo de uno a cuatro meses para responder. El administrador de infraestructuras ferroviarias se reserva la posibilidad de no informar a otros potenciales candidatos si las modificaciones del acuerdo marco resultan ser mínimas y no afectan a otros acuerdos marco.

CLÁUSULA 8ª - TERMINACIÓN DEL ACUERDO MARCO

1. El presente acuerdo marco quedará resuelto de forma inmediata, sin perjuicio de las compensaciones que pueda ejercer el administrador de infraestructuras ferroviarias y sin derecho de reclamación por parte del candidato, en los casos siguientes:
   - Revocación de la habilitación del candidato o de la licencia de empresa ferroviaria.
   - Retirada del certificado de seguridad de la empresa ferroviaria que preste los servicios. En caso de retirada parcial, lo dispuesto en el acuerdo marco se mantiene sólo para la capacidad que no se haya visto afectada por dicha decisión.
   - Declaración en concurso del candidato.
   - Cese de las condiciones que fueron esgrimidas por el candidato en el apartado c) del expositivo del presente documento para suscribir el mismo.
   - Incumplimiento por parte de los trenes del candidato de las características técnicas (material, velocidad máxima, paradas, estacionamientos, etc.) para las que se solicitó la capacidad durante el acuerdo marco.
2. El candidato podrá resolver el presente acuerdo marco por escrito, con un preaviso de doce meses antes de que el horario de servicio para el que se ha ofrecido la capacidad entre en vigor.
3. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá resolver el presente acuerdo marco, sin perjuicio de las compensaciones que pudieran corresponderle y sin derecho de reclamación por parte del candidato, en los casos siguientes:
   - No se ha presentado en tiempo y forma ninguna solicitud de capacidad de la que se describe en el Anexo 3 para el próximo horario de servicio sin causas debidamente justificadas.
   - Falta de pago por parte del candidato de los cánones, tasas y precios al administrador de infraestructuras ferroviarias.
   - En su caso, incumplimiento por parte de los candidatos de la designación de la empresa ferroviaria que ha de prestar sus servicios, en el plazo señalado en la legislación del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
   - La falta de uso por el candidato durante un plazo de más de un mes, sin el preaviso, al que se refiere el artículo 11.3 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545, de la capacidad marco o, con un umbral inferior al 70 % respecto de la oferta acordada en el Anexo 3.
   - El incumplimiento grave y por causa s imputables al candidato de los compromisos adquiridos en las cartas de compromiso aportadas para la resolución del proceso de adjudicación de la capacidad ofertada, en materia de huella de carbono, contratos temporales y porcentaje de mujeres y discapacitados en la plantilla de trabajadores.

CLÁUSULA 9ª - OTRAS DISPOSICIONES

1. Cuando las necesidades puntuales de capacidad sean superiores a las descritas en el Anexo 2 para la totalidad o parte del horario de servicio, el candidato presentará las solicitudes específicas para surcos adicionales de acuerdo con los procedimientos estándares del proceso de adjudicación de capacidad.
2. El candidato no podrá transferir los derechos y obligaciones derivados del presente acuerdo marco a otro candidato.

CLÁUSULA 10ª- CONFLICTOS.

1. Para todos los conflictos entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y el candidato que puedan surgir en relación con la aplicación del presente acuerdo marco, en particular, sobre la capacidad ofrecida y las reclamaciones a realizar le será de aplicación lo previsto en la legislación del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
2. Asimismo, el candidato tendrá derecho, en lo que concierne a las actuaciones y decisiones del administrador de infraestructuras ferroviarias a presentar una reclamación ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), utilizando siempre los cauces y plazos previsto en la legislación del Sector Ferroviario, en la Ley 3/2013, de 4 de junio de Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.

CLÁUSULA 11ª – CONFIDENCIALIDAD

El administrador de infraestructuras ferroviarias tratará como confidencial toda la información comercial y de negocio que se le confíe y así lo requiera y, en los términos legalmente previstos, no revelará ninguna información confidencial que le sea comunicada o que haya descubierto; no hará uso improcedente de la información que se le proporcione y se compromete a tratar con discreción cualquier información o documentos que le sean revelados o prepare en el transcurso o como resultado del presente Acuerdo Marco y que solo serán utilizados con los fines previstos para los mismos y no revelándolos a ninguna tercera parte ajena al procedimiento.

No obstante, lo anterior y como garantía de transparencia, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias comunicará el presente acuerdo marco a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, respetando la confidencialidad de los datos con relevancia comercial y de negocio e informará al resto de candidatos, cuando fuese así requerido por éstos, de las líneas generales del presente Acuerdo Marco.

CLÁUSULA 12ª - DISPOSICIONES FINALES

1. En caso de duda de interpretación sobre lo estipulado en el presente acuerdo marco, las partes se someten para aquello que no se encuentre en él establecido, a los preceptos la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo, al Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la Declaración sobre la Red, vigente en cada momento.

   Asimismo, y para cuantas cuestiones o controversias se susciten en relación con la interpretación, ejecución y cumplimiento del presente acuerdo marco, las partes se dirigirán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

2. Las modificaciones y adiciones a este acuerdo se harán por escrito, previa consulta y acuerdo entre las partes, y se incluirán como anexos al presente acuerdo marco.
3. Cuando una de las partes desee solicitar la cancelación del acuerdo, en los supuestos contemplados en el mismo, lo comunicará a la otra parte por escrito en tiempo y forma.

CLÁUSULA 13ª – PROTECCIÓN DE DATOS

Los datos personales serán tratados por Entidad Pública Empresarial ADIF - Alta Velocidad con la finalidad de "Gestión de expedientes de contratación de ADIF - Alta Velocidad" - Realizar la gestión y el mantenimiento del presente acuerdo marco.

La base jurídica que legitima el tratamiento es RGPD: 6.1.c), RGPD: 6.1.b), Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Los datos se conservarán durante el tiempo que necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos. Será de aplicación lo dispuesto en la normativa de archivos y documentación.

Puede acceder a sus datos, rectificarlos o suprimirlos, oponerse al tratamiento y solicitar su limitación dirigiendo su petición a ADIF - Alta Velocidad. Dirección postal: Avenida Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid), acompañando fotocopia de su DNI o pasaporte. Asimismo, puede contactar con nuestro Delegado de Protección de Datos, si desea aclarar algún aspecto relacionado con el tratamiento de sus datos, a través de la cuenta de correo electrónico: dpd.adifav@adif.es o por correo postal en Avenida Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid).

Más información en el apartado de Transparencia y Protección de datos de Entidad pública empresarial ADIF - Alta Velocidad:

https://www.adifaltavelocidad.es/sobre-adif-av/transparencia/proteccion-de-datos

Fdo.: _____	Fdo.: _____
[CARGO]: _____	[CARGO]: _____
ADIF-Alta Velocidad _____	[EMPRESA]: _____

ANEXOS

ANEXO 1 - Líneas Afectadas por el Acuerdo Marco

Descritas en la capacidad marco y actualizadas en la Declaración sobre la Red.

ANEXO 2 -Parámetros Técnicos y Operativa

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.

No obstante se incluirán algunos de los siguientes contenidos:

1. Parámetros técnicos:

- Material rodante.
- Peso de los trenes.
- Velocidad máxima.
- Gálibo.
- Longitud.
- Porcentaje de Frenado.
- Sistemas embarcados.
- Otras restricciones (materias peligrosas, transportes excepcionales, etc.).

2. Operativa:

- Periodicidad y días de circulación.
- Enlaces.
- Paradas.
- Tiempos de viaje aproximados.
- Rotaciones.
- Estacionamientos.
- Tipo de oferta (cadenciada).

ANEXO 3 – Capacidad Marco acordada

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.

ANEXO 4 –Calendario y Plazos

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.

Anexo J

Procedimientos de Resolución de Conflictos

PROCEDIMIENTOS DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS Y RECURSOS RESPECTO A SOLICITUDES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA, SOLICITUDES DE ACCESO A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS, PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS Y AL SISTEMA DE INCENTIVOS

INTRODUCCIÓN

En el presente anexo se facilita la información acerca de los diferentes procedimientos que la legislación del sector ferroviario y la presente Declaración sobre la Red establecen para la resolución de aquellos conflictos y recursos que se susciten en relación con el proceso de adjudicación de capacidad, la prestación de servicios ferroviarios y el sistema de incentivos.

Asimismo, se facilita información acerca del procedimiento a seguir en aquellas reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y otros candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos, que versen sobre cuestiones referidas a la aplicación de la presente Declaración sobre la Red, los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados, cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, cuestiones de trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras ferroviarias o a los servicios ligados a éstas, así como reclamaciones que versen sobre la prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

PROCEDIMIENTOS

1. - PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN EN EL ÁMBITO DEL PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

La fase de coordinación ha sido concebida para resolver los conflictos que puedan, eventualmente, surgir entre las distintas solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura para la mejor adecuación posible entre ellas.

En caso de que el administrador de infraestructuras ferroviarias detectara que durante el periodo contemplado para la elaboración del proyecto horario de servicio se habían demandado solicitudes incompatibles entre sí o cuando la capacidad adjudicada al Candidato no satisfaga sus necesidades y éste lo exprese por escrito en los plazos establecidos, tratará de satisfacer todas las solicitudes mediante el proceso de coordinación. (Art. 8 Orden FOM 897/2005).

A tal fin, el administrador de infraestructuras ferroviarias procurará encontrar soluciones alternativas que den respuesta a las solicitudes de los Candidatos, o resolver los conflictos consultando a los candidatos.

Durante esta consulta se facilitará la siguiente información, de forma gratuita y por escrito:

1. La adjudicación de capacidad solicitada por otros candidatos en los mismos trayectos.
2. La adjudicación de capacidad otorgada previamente a todos los demás candidatos en los mismos trayectos.
3. La adjudicación de capacidad alternativa propuesta por el administrador de infraestructuras ferroviarias.
4. La información detallada sobre los criterios aplicados en el procedimiento de adjudicación de capacidad.

Esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, a menos que dichos candidatos estén de acuerdo en que se divulgue.

PROCEDIMIENTO PARA RESOLVER CONFLICTOS EN LAS SOLICITUDES

Durante el proceso de coordinación de las solicitudes, el administrador de infraestructuras ferroviarias puede proponer a los candidatos, dentro de límites razonables (± 60 minutos), adjudicaciones de capacidad de infraestructura que difieran de lo solicitado.

Se podrán realizar las rondas de coordinación que el administrador de infraestructuras ferroviarias considere oportunas para intentar alcanzar unos acuerdos satisfactorios.

En el caso de que no sea posible lograr una solución aceptable para todos los candidatos tras desarrollar el proceso de coordinación, el administrador de infraestructuras ferroviarias adoptará la solución que mejor convenga al conjunto del sistema ferroviario:

- En la creación del Horario de Servicio se optimizará la utilización de la infraestructura, evitando una utilización ineficiente que impida obtener el máximo rendimiento de la misma.
- En la medida de lo posible, se ofrecerán alternativas que permitan la coexistencia de diferentes candidatos en períodos horarios, ofertando adjudicaciones de capacidad que pueden variar ligeramente de lo solicitado, considerando que siempre que se entreguen dentro de una franja de 60 minutos, se daría satisfacción a todas las solicitudes.
- En las líneas especializadas o con tráfico predominante (Alta Velocidad, Cercanías, etc.) tendrán prioridad y/o preferencia los que correspondan a dicha especialización, valorando la utilización de la totalidad de la línea sobre aquéllos que utilizan solo parte de la misma.
- Asimismo, recibirán la debida consideración los servicios sometidos a obligaciones de servicio público, así como los de transporte de mercancías y, en especial, los de carácter internacional.
- También se dará preponderancia a los servicios que hayan sido solicitados en función de un Acuerdo Marco, o que sean objeto de servicios cadenciados o sistemáticos.
- En infraestructuras declaradas como congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación de capacidad con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.
- La decisión final del administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ser objeto de alegación, de acuerdo al epígrafe siguiente.

2. - ALEGACIONES EN EL ÁMBITO DEL PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

Los candidatos pueden presentar alegaciones, que tendrán que ser por escrito y motivadas. Se fijan los siguientes plazos para la presentación de alegaciones por parte de los Candidatos, a contar desde comunicación de la asignación provisional de capacidad a los candidatos:

- 1 mes a contar desde la comunicación del proyecto del Horario de Servicio.
- 15 días hábiles para los surcos asignados en ajustes concertados.
- 5 días hábiles para los surcos asignados en ajustes mensuales o para el caso de solicitudes para el horario de servicio presentadas fuera de plazo.
- 2 días hábiles para los surcos ocasionales.

El administrador de infraestructuras se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones presentadas por las EE.FF. conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

3. - PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN PARA EL ACCESO A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS

El procedimiento que se indica a continuación será de aplicación en las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras relacionadas con el transporte ferroviario en la RFIG, en las que el administrador de infraestructuras es el explotador de los servicios.

Cuando el explotador de la instalación de servicio reciba una solicitud de acceso y dicha solicitud sea incompatible con otra solicitud o coincida con un periodo horario ya asignado, intentará conseguir la compatibilización de todas las solicitudes mediante la negociación y la coordinación con los candidatos afectados. Toda modificación de derechos de acceso ya concedidos estará supeditada al acuerdo del candidato.

El explotador de la instalación de servicio no rechazará solicitudes de acceso a la prestación de un servicio, ni propondrá alternativas viables al candidato, si existe capacidad disponible que responda a sus necesidades, o se espera que, en el procedimiento de coordinación, o como consecuencia del mismo, se disponga de tal capacidad.

El explotador de la instalación de servicio estudiará las diferentes opciones que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso a la prestación del servicio en la instalación. Esas opciones deberán incluir, si procede, medidas que maximicen la capacidad disponible de la instalación, siempre que no acarreen inversiones suplementarias en recursos o equipamiento. Entre tales medidas podrían estar las siguientes:

- Proponer un periodo horario diferente o modificar la franja ya asignada a otro candidato, si este último lo aceptara.
- Proponer cambios de horarios de apertura o en la organización del trabajo, si fuera posible.
- En el caso de servicios básicos, complementarios y auxiliares, si el explotador del servicio expresamente lo autoriza, permitir el acceso a la instalación para la autoprestación de estos servicios.

Los diferentes candidatos y el explotador de la instalación de servicio podrán solicitar conjuntamente al organismo regulador que participe como observador en el procedimiento de coordinación.

Para permitir a los candidatos el acceso a la prestación de servicios en autoprestación y con el objeto de preservar una explotación ordenada, eficiente y segura en las instalaciones, éstos deberán ser previamente autorizados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, en base al cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad ferroviaria que este disponga, de forma general, en su sistema de gestión de seguridad en la circulación y, en su caso, en el procedimiento específico al efecto.

En la autorización en relación con el ámbito operacional de la instalación de servicio, deberá garantizarse que el personal dispone de:

- El conocimiento de la documentación reglamentaria relacionada con las instalaciones de seguridad, así como las características de la dependencia y sobre las operaciones concretas que vaya a ejercer.
- El conocimiento de la Consigna de explotación, y si no la hubiera, al menos de la asignación de funciones y responsabilidades y de qué, cuándo y cómo se intercambia la información entre el personal ferroviario que interviene.
- Habilitaciones del personal ferroviario que interviene.
- El conocimiento de los requisitos de prevención de riesgos laborales.

CRITERIOS DE PRIORIDAD

Cuando, a pesar del procedimiento de coordinación, las solicitudes de acceso a los servicios no puedan compatibilizarse, el explotador de la instalación aplicará criterios de prioridad objetivos y no discriminatorios, teniendo en cuenta la finalidad de la instalación, el objeto y carácter de los servicios de transporte ferroviario con el objetivo de lograr un uso eficiente de la capacidad disponible.

Los criterios de prioridad que se aplicarán serán los siguientes:

a) **En Terminales de Transporte de Mercancías**

- Solicitudes de servicios referidas a trenes del Plan de Transporte que dispongan de un Convenio de Calidad Concertada (CQC).
- Solicitudes de servicios referidas a trenes del Plan de Transporte que dispongan de contratos de Agrupamiento de Servicios por tren.
- Solicitudes de servicios referidas a trenes del Plan de Transporte que dispongan de una franja horaria coordinada con otras instalaciones de servicio o con prestadores de otros servicios.
- Solicitudes de servicios referidas a trenes del Plan de Transporte, no contempladas en los casos anteriores.
- Solicitudes de servicios de demanda ocasional no recogidos en el Plan de Transporte.
- Para el resto de las solicitudes se atenderán por el orden de entrada de la solicitud.

b) **En Estaciones de Transporte de Viajeros**

- Proporcionalidad en relación con el nº de trenes con parada comercial en la estación.
- Proximidad a la hora de llegada salida del tren a/de la estación.
- Para el resto de las solicitudes se atenderán por el orden de entrada de la solicitud.

4. - SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES EN RELACIÓN CON LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS POR EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

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

No se considerará responsabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias los daños y perjuicios (pérdidas, averías y retrasos) sufridos por las mercancías durante el transporte, ni de los daños sufridos por los vehículos ferroviarios, salvo si la empresa ferroviaria prueba fehacientemente que dichos daños son imputables al administrador de infraestructuras ferroviarias.

No se considerará motivo de reclamación la falta de suministro de energía eléctrica de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna empresa ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas. En caso de falta de suministro de energía eléctrica de tracción por motivos imputables a las Compañías Eléctricas suministradoras, el importe máximo de la indemnización será el que establezcan las vigentes Leyes del Sector Eléctrico, para ello se deberán dirigir a la Subdirección de Gestión de Energía Eléctrica de la Dirección Corporativa de ADIF-Alta Velocidad.

El administrador de infraestructuras ferroviarias no será responsable frente a las empresas ferroviarias de los daños y perjuicios que se produjeran en la prestación de los servicios cuando éstos sean consecuencia de situaciones de fuerza mayor, actos vandálicos o de terceros ajenos al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Las empresas ferroviarias o terceros serán responsables frente al administrador de infraestructuras ferroviarias de los daños y perjuicios que causen a éste, tanto en personas como en cosas, así como en sus instalaciones, maquinaria, infraestructura ferroviaria, etc.

El administrador de infraestructuras se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones presentadas por las EE.FF. conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de que en las relaciones de derecho privado se pacten otros plazos.

Las empresas ferroviarias deben contar con procedimientos en sus SGS que definan y controlen las operaciones relacionadas con los servicios ferroviarios que requieren para cumplir con sus necesidades de transporte.

5. - PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN EN EL ÁMBITO DEL PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

El procedimiento de coordinación ha sido concebido para resolver los conflictos que puedan surgir en las solicitudes de adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio.

PARA SOLICITUDES TIPO A: CON RESERVA DE CAPACIDAD

Por parte del GIS se realizará el estudio de las solicitudes recibidas y en función de los criterios de asignación indicados en el capítulo 7 de la presente Declaración sobre la Red, si existiera coincidencia de solicitudes de capacidad en un mismo periodo de uso y para una misma instalación de servicio comunicará una asignación provisional de capacidad, como máximo, 30 días antes de la fecha prevista de uso de la instalación de servicio, disponiendo los solicitantes de 10 días naturales para aceptarla/rechazarla, o realizar las alegaciones que estime convenientes.

El GIS dispondrá de 5 días naturales para analizar dichas alegaciones y comunicar la asignación definitiva de capacidad.

Pasado el plazo establecido sin recibir la aceptación por parte del cliente de la capacidad asignada, el GIS podrá disponer libremente de la misma.

PARA SOLICITUDES TIPO B: SIN RESERVA DE CAPACIDAD

Las solicitudes deberán realizarse con una antelación mínima de 7 días naturales, a través de la aplicación SYACIS.

Por parte del GIS se realizará el estudio de las solicitudes recibidas y en función de los criterios de asignación indicados en el capítulo 7 de la presente DR, si existiera coincidencia de solicitudes de capacidad, en un mismo periodo de uso y para una misma instalación de servicio, comunicará una asignación provisional de capacidad que el cliente deberá aceptar o rechazar.

Pasado el plazo establecido sin recibir la aceptación por parte del cliente de la capacidad asignada, el GIS dispondrá libremente de la misma.

Por razones excepcionales y justificadas, los clientes podrán solicitar capacidad para una instalación de servicio con menos de 7 días naturales de antelación. Dicho tipo de solicitudes únicamente podrán presentarse de lunes a viernes, antes de las 12 horas del día anterior a la salida del tren y debiendo identificar ante el GIS el tren al que va vinculada la solicitud. La respuesta será notificada antes de las 18 h. del mismo día.

En el caso de suministro de combustible en puntos fijos y móviles, la asignación de capacidad estará implícita en la prestación del servicio de suministro.

6. - PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN EN EL PROCESO PARA LAS SOLICITUDES DE ACCESO A LAS INSTALACIONES DEL SERVICIO Y A LOS SERVICIOS VINCULADOS O CONEXOS AL TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESTACIONES DE VIAJEROS

Este procedimiento será de aplicación con carácter general a los accesos a las instalaciones y a todos aquellos servicios vinculados al transporte ferroviario de viajeros en estaciones de viajeros en explotación comercial.

Cuando el administrador de infraestructuras reciba una solicitud de prestación de un servicio de acceso a las instalaciones de servicio o a los servicios ferroviarios conexos por una empresa ferroviaria y dicha solicitud sea incompatible con otra solicitud o coincida con una capacidad ya asignada, intentará conseguir la compatibilización de todas las solicitudes mediante la negociación y la coordinación con las empresas ferroviarias afectadas, de conformidad con el Art. 10 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177.

El administrador de infraestructuras estudiará diferentes opciones que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso a la instalación de servicio o a la prestación de servicios en la instalación. Esas opciones deberán incluir, si procede, medidas que maximicen la capacidad disponible de la instalación, siempre que no acarreen inversiones suplementarias en recursos o equipamiento.

Las solicitudes adjudicadas tras un proceso de coordinación deberán ser ratificadas, de forma expresa, por el cliente.

CRITERIOS DE PRIORIDAD

De conformidad con el Art. 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177, cuando, a pesar del procedimiento de coordinación, las solicitudes de los servicios ferroviarios no puedan compatibilizarse, el administrador de infraestructuras resolverá las solicitudes de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad (*):

1. Las empresas ferroviarias que ya tengan contratos existentes sobre los servicios o espacios a priorizar y dispongan de un Acuerdo Marco.
2. Las empresas ferroviarias que ya tengan contratos existentes sobre los servicios o espacios a priorizar y no dispongan de un Acuerdo Marco.
3. Las empresas ferroviarias con Acuerdo Marco sin contratos existentes sobre los servicios o espacios a priorizar.
4. Las empresas ferroviarias sin Acuerdo Marco y sin contratos existentes sobre los servicios o espacios a priorizar.

(*) Estos criterios sólo serán de aplicación tras la firma de los Acuerdos Marco y la primera solicitud de servicios en estaciones. Con carácter previo a la entrada en vigor de los criterios, se priorizarán las solicitudes en función de los trenes con parada prevista en la estación en el momento de la solicitud o, en su caso, comprometidos en la oferta presentada en el proceso de adjudicación de capacidad marco.

Dentro de cada categoría, se priorizará en función de los trenes con parada prevista en la estación en el momento de la solicitud, prevaleciendo las solicitudes de las empresas ferroviarias con más trenes con parada prevista en la estación y así sucesivamente.

El cálculo de los trenes con parada prevista en la estación se hará, en términos de la duración de la solicitud asociada al criterio de prioridad (Acuerdo Marco, Horario de Servicio o Ajuste Concertado), incluyendo los que,se consideran de larga distancia e interurbanos.

En los casos en los que existan contratos previos con las empresas ferroviarias, pero las peticiones se realicen sobre espacios vinculados con servicios básicos, el administrador de infraestructuras podrá requerir la modificación de la capacidad otorgada al objeto de dar cabida a nuevos operadores.

En estos casos, la empresa ferroviaria tiene derecho a la compensación por las inversiones pendientes de amortizar que, sobre el espacio modificado, se hubieran aprobado por el administrador de infraestructuras y realizado por la empresa ferroviaria.

El administrador de infraestructuras también podrá tener presente los aspectos contemplados de forma expresa en el citado artículo 11 del Reglamento.

Las solicitudes adjudicadas tras un proceso con intervención de los criterios de prioridad deberán ser ratificadas, de forma expresa, por el cliente.

RECLAMACIONES

De conformidad con lo previsto en el Art. 13.5 de la Directiva y Art. 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177, si el administrador de infraestructuras no dispone de ninguna alternativa viable, y no se puede dar satisfacción a todas las solicitudes de capacidad correspondientes a la instalación en cuestión, basándose en las necesidades demostradas por la empresa ferroviaria, ésta podrá reclamar ante el organismo regulador (CNMC).

7. - PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE RETRASOS Y DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS EN LA IMPUTACIÓN DE RESPONSABILIDADES DENTRO DEL ÁMBITO DEL SISTEMA DE INCENTIVOS

El administrador de infraestructuras ferroviarias ha implementado el Sistema de Incentivos, en el cual se incluye el proceso de asignación de retrasos imputables y de resolución de conflictos, de conformidad con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y de la Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme se indica en el capítulo 5 de la Declaración sobre la Red. Este proceso se despliega en tres fases:

a) **Comunicación de asignación de retrasos imputables**

- El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará a las EE.FF., el siguiente día hábil después de la circulación del tren, el listado diario provisional donde figuran para cada tren, los retrasos computables, el factor de imputación que les corresponde y los retrasos imputables a cada EF
- Las EE.FF. en caso de disconformidad, dispondrán de un plazo máximo de dos días hábiles para solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias la documentación justificativa relativa a la asignación de retrasos y responsabilidades, especialmente la información incluida en los sistemas de gestión de incidencias.
- El administrador de infraestructuras ferroviarias dispondrá de dos días hábiles para remitir a las EE. FF la documentación e información solicitada.
- Las EE.FF. recibida la documentación e información solicitada al administrador de infraestructuras ferroviarias, dispondrán de dos días hábiles para realizar sus observaciones a esta información desde su recepción. Asimismo, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá requerir a las EE.FF. la aclaración o justificación documental que sean relevantes en estos casos.

b) **Publicación de la asignación definitiva de retrasos imputables**

Una vez analizadas dichas observaciones, el administrador de infraestructuras ferroviarias publicará el listado definitivo de retrasos computables, el factor de imputación y los retrasos imputables en el plazo de nueve días hábiles desde la circulación del tren.

c) **Resolución de conflictos en la imputación de responsabilidades**

- Las EE.FF. en el supuesto de disconformidad, podrán reclamar ante el Comité de Seguimiento del Sistema de Incentivos hasta el decimocuarto día hábil desde la circulación del tren.
- En el caso anterior, el citado Comité dispondrá de un plazo de diez días hábiles para comunicar el resultado definitivo de la asignación de retrasos.
- En caso de discrepancia con la resolución adoptada por el Comité de Seguimiento de Incentivos y transcurridos dos meses desde el inicio del procedimiento no sea posible alcanzar un acuerdo entre el administrador de infraestructuras y las EF, será la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia el organismo encargado de resolver.

Para todas las comunicaciones entre el administrador de infraestructuras y las EE.FF. referentes al Sistema de Incentivos, se emplearán medios telemáticos.

8. - PROCEDIMIENTOS ANTE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

En el sector ferroviario, de conformidad con lo previsto en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos que versen sobre:

1. El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.
2. Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
3. La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones y tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.
4. Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios ligados a éstas que se produzca por actos llevados a cabo por otras empresas ferroviarias o candidatos.
5. La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.
6. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea en las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente.

En la resolución de los referidos conflictos, la comisión resolverá acerca de cualquier denuncia y adoptará, a petición de cualquiera de las partes, una resolución para resolver el litigio lo antes posible y, en todo caso, en el plazo máximo de 6 semanas desde la recepción de toda la información.

La resolución que dicte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia será vinculante para las partes sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En función de la naturaleza de la comunicación, las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos, podrán dirigirse a las siguientes direcciones del administrador de infraestructuras:

Servicio de Suministro de Combustible de Tracción

Subdirección de Promoción Transporte Mercancías.
Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor Andén 1. 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.

Actos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias sobre Liquidación y Gestión de Tasas y Cánones Ferroviarios

Dirección de Gestión Económica y Financiación
Calle Titán, 4, planta 4; 28045 Madrid.

Solicitudes de Indemnización por Responsabilidad Patrimonial Derivadas de los Daños Causados por el Servicio Normal o Anormal del Servicio Público Prestado por ADIF- Alta Velocidad

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

Otras Solicitudes o Reclamaciones Derivadas del Ejercicio de Potestades Públicas Ejercidas por ADIF-Alta Velocidad

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

Adjudicación de Capacidad

Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif)
Calle Agustín de Foxá, 50 estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, edificio 21. 28036 Madrid.

Gestión de Tráfico

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

Servicios en Estaciones de Viajeros

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

Anexo K

Proceso de Intercambio de Información para la Explotación de la Capacidad

INTRODUCCIÓN

La explotación de los servicios ferroviarios requiere una adecuada coordinación de las informaciones que generan tanto el administrador de infraestructura como los candidatos y las empresas ferroviarias que les presten servicio.

En este anexo se detallan las condiciones generales de utilización de los servicios de información que el administrador de infraestructura pone a disposición de los candidatos, e igualmente se determina la información que deba ser proporcionada por los candidatos al administrador de infraestructura para poder llevar a cabo adecuadamente sus funciones.

1. - ÁMBITO DE APLICACIÓN

Aplica a todos los candidatos y empresas ferroviarias que prestan servicio por la RFIG gestionada por administrador de infraestructura.

El uso por los candidatos y las empresas ferroviarias de los servicios de los sistemas de información de administrador de infraestructura implica el cumplimiento de las disposiciones que a continuación se detallan.

2. - SERVICIOS DE SUMINISTRO DE INFORMACIÓN POR PARTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA

Se describe en este punto la forma en que los candidatos se relacionarán con el Administrador de Infraestructura para el intercambio de la información que posibilite la correcta explotación de los trenes.

Siempre que sea posible, el Administrador de Infraestructura proporcionará un intercambio de información en modo online y formato digital, aunque podrá determinar en caso de contingencia otros medios que posibiliten ese mismo intercambio.

PRESTACIONES ASOCIADAS AL SUMINISTRO DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN NECESARIOS PARA LA PETICIÓN Y USO DE LA CAPACIDAD (PAQUETE DE ACCESO MÍNIMO).

a) **Tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.**

Se facilitarán las herramientas informáticas en las que los candidatos puedan realizar sus solicitudes de capacidad a Administrador de infraestructura.

- Surcos planificados (aplicación SIPSOR/PLANIF).
- Surcos inmediatos (aplicación SIGES).

b) **Puesta a disposición de la capacidad concedida.**

Se facilitará información sobre la capacidad adjudicada a los candidatos y la posibilidad de consultar la misma mediante:

- Opciones específicas en las aplicaciones citadas (SIPSOR/PLANIF/MALLAS/SIGES).
- Envíos en formato digital de los surcos adjudicados.
- Provisionalmente y mientras no esté disponible el envío mediante protocolo TAF/TAP TSI, Administrador de infraestructura proporcionará diariamente a cada empresa un fichero (xPEC) con los surcos que le hayan sido adjudicados y estén anunciados.

c) **Control del tren, regulación y suministro de información sobre las circulaciones y sus desviaciones.**

Se enviarán a los candidatos, de modo on-line y siguiendo el protocolo TAF/TAP-TSI, los mensajes destinados a prestar este servicio (Train Running Information, Train Interruption, etc.).

En cuanto sea posible, se facilitará en estos mismos mensajes, información de las vías de circulación y estacionamiento.

d) **Cualquier otra información necesaria para explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.**

Administrador de infraestructura ofrece a las Empresas ferroviarias:

- Posibilidad de solicitar ajustes puntuales al Plan de Explotación Diario haciendo uso de la herramienta GTRENES. cambio del origen o destino de un tren, de los tiempos de parada planificados (incremento/decremento), cancelaciones o anuncios de última hora, etc.
- Información de incidencias que afecten a cada una de las Empresas ferroviarias:
  - Accediendo a la aplicación GIFO.
  - Mediante el envío on-line de la mensajería TAF/TAP-TSI.
- Información sobre las alertas de Vientos (Envío de información herramientas ofimáticas).
- Información específica de documentos reglamentarios sobre la Infraestructura (Aplicación RGD).
- Información sobre el Horario de los trenes, incluyendo los Cuadros de Velocidades Máximas (Aplicación RGD).
- Información periódica de Limitaciones Temporales de Velocidad (Aplicación RGD).

PRESTACIONES ASOCIADAS AL SUMINISTRO DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA.

Además de los servicios de información necesarios para la petición y uso de la capacidad, los candidatos y las empresas ferroviarias podrán solicitar a Administrador de infraestructura, otros servicios de información que sean considerados como servicios auxiliares, previa contratación y acuerdo de la contraprestación económica:

a) Uso de la herramienta MONR, para la visualización la posición de los trenes en líneas de Alta Velocidad en un sinóptico.

b) Confección del Documento de Tren (DT) estándar, a partir de los datos declarados, los cuales se figurarán bajo la responsabilidad de las EF.

c) Se encuentra en desarrollo la aplicación web "Elcano View" que permitirá visualizar sinópticos de cualquier punto de la red (Alta Velocidad, Red Convencional y Red de Ancho Métrico), que complementará o sustituirá a MONR.

d) Se encuentra en desarrollo la aplicación web "Sitra+" que permitirá a las empresas ferroviarias visualizar sus circulaciones en gráficos espacio-tiempo

e) Otras informaciones que se puedan acordar entre el administrador de infraestructura y los candidatos/ empresas ferroviarias.

CONDICIONES GENERALES DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN.

Administrador de infraestructura, para la adecuada utilización de servicios de información, facilitará, cuando así se determine:

a) Un número determinado de autorizaciones (usuarios) para el acceso a las aplicaciones informáticas; debido a las limitaciones técnicas que puedan existir, el número podrá ser fijado por administrador de infraestructura, en función del volumen de producción del candidato o empresa ferroviaria.

b) Formación inicial en las aplicaciones informáticas que garanticen la capacidad de tomar el control de éstas. Esta formación está destinada a un número limitado de formadores de las empresas ferroviarias (el número máximo de formadores autorizados se establecerá por el administrador de infraestructura en función del número de autorizaciones de acceso). La formación inicial se renovará en caso de evolución del servicio o la herramienta informática.

c) Un manual de usuario o documentación para cada uno de los servicios incluidos.

3. - INFORMACIÓN QUE LOS CANDIDATOS Y EMPRESAS FERROVIARIAS DEBEN FACILITAR AL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA

INFORMACIÓN PARA EL ACCESO A VÍA REGULADA

Para el Acceso a vía regulada y con el tiempo suficiente antes de la salida del tren, la empresa ferroviaria deberá facilitar a administrador de infraestructura, conforme se determina en el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), y la Consigna C nº 46/16 (Comunicación de tren dispuesto para circular), al menos la siguiente información:

a) **La composición de éste, de dos formas posibles**

- Mediante mensajería TAF/TAP-TSI (Train Composition Message) para comunicar el sistema del candidato con el de administrador de infraestructura.
- Transitoriamente o en caso de contingencias, accediendo a la aplicación GTRENES para dar de alta manualmente (se ofrecen utilidades que facilitan la labor).

b) **Comunicación del tren dispuesto para circular también de dos formas posibles**

- Mediante Mensajería TAF/TAP-TSI (Train Ready).
- Transitoriamente o en caso de contingencias, desde las aplicaciones GTRENES o GTRENES móvil.

c) **Datos necesarios para la información al viajero en estaciones.**

Los candidatos y empresas ferroviarias cuyos tráficos tengan por objeto el transporte de viajeros deberán declarar al administrador de infraestructura en tiempo y forma los parámetros comerciales requeridos de sus trenes, con el objeto de informar correctamente a los viajeros en las estaciones, a través de los teleindicadores de las mismas.

Dicha información comercial deberá ser ofrecida preferentemente a través de un servicio de mensajería normalizada según el protocolo y formato definido por administrador de infraestructura.

Como alternativa para los casos en que no se pueda realizar este tipo de envíos automáticos, el administrador de infraestructura pondrá a disposición la herramienta ELCANO en la que se podrá introducir manualmente la información requerida, siempre con la antelación suficiente.

Cualquier cambio en la información comercial deberá ser informado previamente a administrador de infraestructura.

Los parámetros a facilitar son los necesarios para informar correctamente a través del sistema de información al viajero en las estaciones. A continuación, se detallan los más relevantes:

- Correspondencia del número técnico con número comercial, por tramos de recorrido.
- Servicios de código comercial compartido.
- Ramas de trenes (multiorigen y/o multidestino).
- Numeración comercial de la composición y su ordenación en el recorrido.
- Trenes de enlace.
- Parámetros de accesibilidad.
- Tipología de la composición (corto/largo, dos pisos, etc.).

d) **Información sobre las rotaciones planificadas**

En coherencia con la solicitud de la capacidad solicitada, las empresas ferroviarias deberán proporcionar al administrador de infraestructura en tiempo y forma información sobre la rotación de los trenes, a efectos de gestionar la capacidad de estacionamiento y facilitar la información al viajero en estaciones. También tienen obligación de solicitar cualquier alteración que requieran sobre la solicitud de capacidad, resolviendo el administrador de infraestructura si es posible atender dicha petición.

e) **Estadísticas de volumen de tráfico y de mercancías**

La gestión eficiente de la red del administrador de infraestructura requiere disponer de estadísticas detalladas de los volúmenes de tráficos de viajeros y mercancías que soportan sus líneas.

Estas informaciones son necesarias para analizar los flujos de tráfico de la red, así como los volúmenes que se transportan cada tramo de ésta.

Por este motivo, se requiere que, con periodicidad mensual, los candidatos y empresas ferroviarias aporten al administrador de infraestructura, con independencia de aquella que legalmente deban facilitar a otros organismos de la administración del estado, la información que permita confeccionar dichas estadísticas.

En tráficos de viajeros, la información mínima requerida es la que ya se viene facilitando en los últimos años, para los trenes en los que el operador de transporte disponga de un control detallado de ocupación (particularmente los trenes con reserva de plaza obligatoria):

- Fecha del tren.
- Número de tren (comercial o de circulación).
- Origen de la relación de tráfico (incluyendo el código de estación).
- Destino de la relación de tráfico (incluyendo el código de estación).
- Número de viajeros transportados.

Para el resto de los trenes, en los cuales no haya un control detallado de ocupación, se facilitará la estimación del volumen de tráfico por relaciones o estaciones, con una periodicidad mensual. Se acordará el formato con el administrador de infraestructura.

Toda esta información se entregará en un soporte informático tratable.

En tráficos de mercancías, el administrador de infraestructuras obtendrá los datos de transporte (toneladas brutas y netas por tren) a partir de los datos requeridos de acceso a vía regulada.

Todas estas estadísticas podrán ser compartidas por el administrador de infraestructura con:

- 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 difusión que todos estos organismos realicen de estas estadísticas será siempre de acuerdo con un enfoque global, no revelando en ningún caso el aprovechamiento individual de los trenes, ni facilitando información agregada a nivel de empresa ferroviaria

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, de acuerdo con su compromiso social de transparencia y uso eficiente de las infraestructuras, también publicarán regularmente estadísticas, siempre con un enfoque global, no revelando en ningún caso el aprovechamiento individual de los trenes, ni facilitando información agregada a nivel empresa ferroviarias, a través de diferentes medios de comunicación.

La información trascendente para el secreto comercial de las Empresas Ferroviarias no podrá ser objeto de difusión, salvo en aquellos supuestos en los que sea necesario para dar cumplimiento a una obligación legal y/o judicial.

CONDICIONES ECONÓMICAS

a) **Suministro de servicios de información necesarios para la petición y uso de la capacidad**

Dichos suministros están incluidos en los servicios que presta administrador de infraestructura dentro del Paquete de Acceso Mínimo a la infraestructura ferroviaria (Art. 20.1 LSF).

b) **Suministro de servicios de información complementaria**

Dichos suministros son considerados como servicios auxiliares y se acordarán y gestionarán mediante contrato de servicios con la Subdirección de Sistemas y Medios Operacionales de la D.G. de Circulación y Gestión de Capacidad.

4. - SOLICITUD DE ACCESO A LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Las solicitudes de usuario y contraseña para acceder a los sistemas del administrador de infraestructuras se realizarán a través de la Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad de la D.G. de Circulación y Gestión de Capacidad de ADIF-Alta Velocidad, donde habrá que remitir, además de los datos personales, Empresa y NIF, los documentos que el administrador de infraestructuras determine para el cumplimiento del Reglamento General de Protección de Datos y el compromiso de hacer un uso adecuado de dichos sistemas.

5. - ANULACIÓN DE SUMINISTROS DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Para anular el suministro de los sistemas de información en su conjunto o bien de un usuario en particular, será necesario realizar una solicitud por escrito a la misma dirección del epígrafe anterior.

6. - SEGURIDAD DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Seguridad

Tanto el candidato/empresa ferroviaria como administrador de infraestructura, se comprometen a aplicar una política de seguridad de la información destinada a garantizar un nivel razonable de seguridad de sus infraestructuras técnicas y sistemas de información.

El administrador de infraestructura es responsable de la definición y aplicación de la política de seguridad aplicada al servicio de los sistemas de información.

Como tal, el administrador de infraestructura está autorizado para realizar cualquier prueba, control o auditoría de seguridad relativa a la prestación de estos servicios.

Responsabilidades

Cada parte se responsabilizará de la seguridad de las redes e infraestructuras y sistemas que opera, así como de los flujos transmitidos desde su infraestructura a la otra parte.

El administrador de infraestructura es responsable de la definición e implementación de la política de seguridad de la información aplicada a la red y de las plataformas disponibles para los candidatos/empresas ferroviarias.

El candidato y empresas ferroviarias son responsables de la definición e implementación de su política de seguridad aplicada a la red, de las infraestructuras que utiliza para conectarse a la red del administrador de infraestructura.

El administrador de infraestructura se reserva el derecho de interrumpir o suspender, sin previo aviso, parcial o totalmente, el acceso a un servicio, en el caso de que una amenaza a la seguridad de los servicios, infraestructuras o redes de los sistemas accedidos o subyacentes fuera detectada o puesta en conocimiento del administrador de infraestructura. Dicha interrupción o suspensión constituiría una medida cautelar destinada a evitar, limitar o compensar las consecuencias de esta amenaza, para sus propias redes e infraestructuras o para las infraestructuras de los candidatos/empresas ferroviarias o, más en general, para el servicio prestado a sus clientes.

El candidato/empresa ferroviaria se compromete a garantizar un nivel adecuado de seguridad del equipo que sus usuarios utilizan para acceder a los servicios. El administrador de infraestructura no puede ser responsable en caso de comprometer la seguridad de las infraestructuras del candidato/empresa ferroviaria debido a la inadecuada seguridad del equipo o software no suministrado por el administrador de infraestructura y necesario para el uso o la operación de los servicios de información.

En caso necesario, el administrador de infraestructura se reserva el derecho de retirar sin previo aviso cualquier dato depositado a través del servicio SI o en la infraestructura que soporte el servicio por un usuario que viole este requisito.

Responsable de seguridad del candidato/empresa ferroviaria

El responsable de seguridad de sistemas del candidato/empresa ferroviaria, en lo sucesivo referido como "responsable de seguridad", es el interlocutor con el administrador de infraestructura sobre asuntos relacionados con la seguridad de los servicios de este documento. Representa al candidato/empresa ferroviaria con el administrador de infraestructura para todos los temas de seguridad.

El responsable de seguridad comunica lo antes posible al administrador de infraestructura cualquier información relativa a incidentes sospechosos o probados que puedan afectar a la seguridad.

Por lo tanto, señala, en particular, pero de manera no limitativa, los incidentes siguientes:

- Cualquier existencia de una cuenta no necesaria
- Cualquier vulnerabilidad al servicio que tenga conocimiento
- Cualquier sospecha de incidentes o incidencias que puedan haber conducido a la divulgación o usurpación de una cuenta de usuario;
- Cualquier amenaza a la seguridad de equipos interconectados o, más en general, a los servicios, infraestructuras o sistemas del administrador de infraestructura.

Protección de equipos e infraestructuras

El administrador de infraestructura garantiza al cliente:

- Acceso seguro a los servicios de información suscritos.
- La integridad del acceso y los datos, incluyendo la introducción de mecanismos de filtrado de flujo de acceso para proteger razonablemente contra ataques conocidos desde Internet.
- La implementación de una política de seguridad.

Esto incluye:

- Mantener los sistemas y aplicaciones actualizados.
- Protegerse contra las principales vulnerabilidades conocidas.
- Implementar rápidamente las medidas correctivas correspondientes a estas vulnerabilidades (Malware).
- Gestionar y controlar el acceso a estos dispositivos, sistemas y aplicaciones.

Calidad de los datos

El administrador de infraestructura tiene implementados todos los medios técnicos para garantizar el funcionamiento fiable de los servicios de información. A cambio, el candidato/empresa ferroviaria, se compromete a respetar el intercambio de datos y los formatos de entrada definidos por el administrador de infraestructura.

7. - RESPONSABILIDAD DE LA RED DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA

Se acuerda expresamente entre las partes que la calidad de los datos facilitados por el administrador de infraestructura corresponde al estado de los datos contenidos en las bases de los sistemas de información que el administrador de infraestructura tiene en el momento de la entrega de dichos datos.

El administrador de infraestructura está implementando todos los medios técnicos de intervención y asistencia disponibles para garantizar el funcionamiento fiable de los servicios de información.

El administrador de infraestructura, no se responsabiliza de los fallos resultantes de causas de fuerza mayor, casos accidentales y/o fallos debidos a terceras personas y/o fallos como consecuencia del usuario.

Por otra parte, el administrador de infraestructura no es en absoluto responsable de los elementos ajenos a los servicios de los sistemas de Información, utilizados para consultar y/o extraer los datos.

Como parte de su protección y obligaciones legales, el administrador de infraestructura está obligada a rastrear las operaciones y acciones llevadas a cabo en sus sistemas mediante el registro de actividad cuando se utilizan los servicios de los Sistemas de Información.

8. - RESPONSABILIDAD DEL CANDIDATO/EMPRESA FERROVIARIA

El candidato/empresa ferroviaria garantizará el uso de los servicios de los sistemas de información que se le hayan otorgado de acuerdo con las disposiciones establecidas en este documento.

El candidato/empresa ferroviaria es responsable de la transcripción correcta a los usuarios que designe, de las enseñanzas proporcionadas durante la formación de los diversos servicios de los sistemas de información, operados por el administrador de infraestructura bajo este acuerdo.

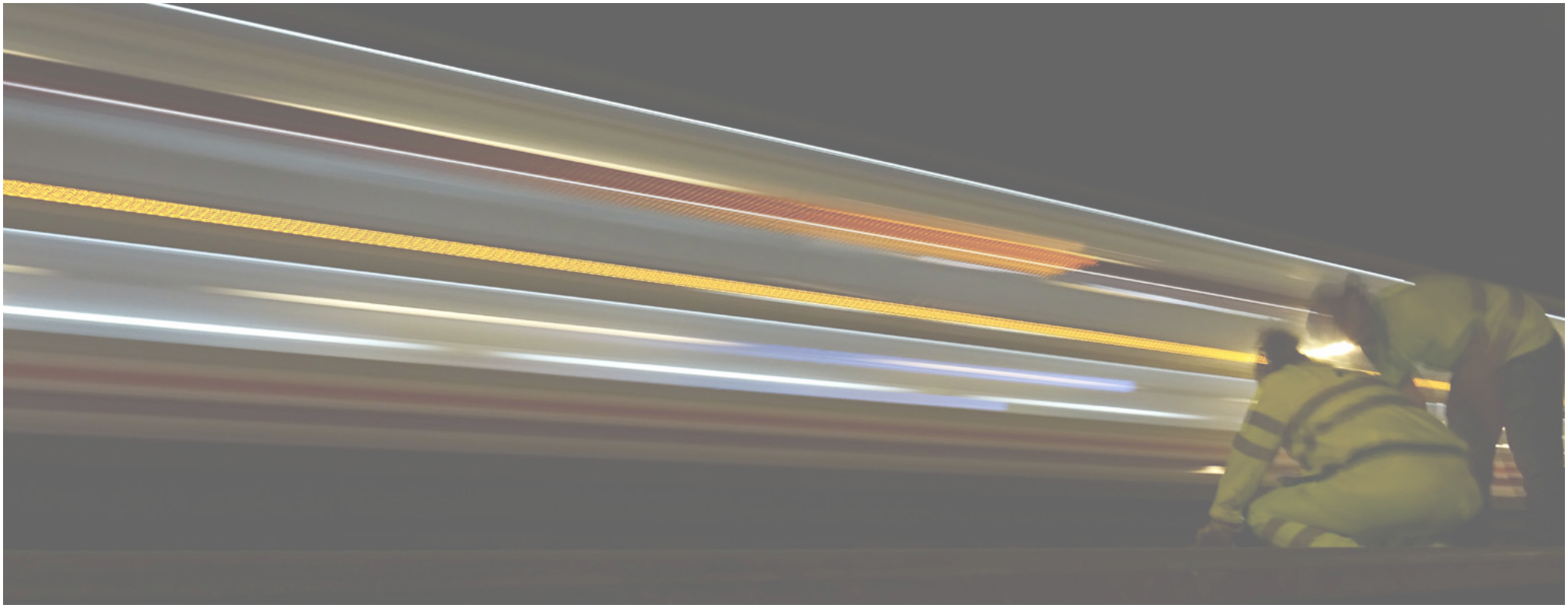
El candidato/empresa ferroviaria no se responsabiliza de los fallos resultantes de causas de fuerza mayor, fallos debidos a terceras personas y/o fallos como consecuencia de Administrador de infraestructura y sus proveedores.

El candidato/empresa ferroviaria es el único responsable de la interpretación y el uso de la información y los datos de los servicios de los sistemas de información que se le ha permitido el acceso.

El candidato/empresa ferroviaria asume toda la responsabilidad por la relación con sus socios comerciales, clientes y otros terceros.

9.- PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Toda la información que se pone a disposición del administrador de infraestructuras de carácter personal estará protegida por el Reglamento Europeo N° 2016/679 de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.



Anexo L

Declaración de Capacidad Marco

INTRODUCCIÓN

Los potenciales candidatos de acuerdos marco necesitan transparencia en lo relativo a la capacidad marco adjudicada y a la capacidad marco indicativa disponible en una línea. Con vistas a evitar la carga administrativa relacionada con los acuerdos marco, conviene dar, a los potenciales candidatos, una primera impresión de la probabilidad de que sus solicitudes sean aprobadas, por eso, los administradores de infraestructuras ferroviarias deben publicar las declaraciones de capacidad marco en sus declaraciones sobre la red.

De conformidad con el artículo 3.4 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545, en el plazo de 3 meses desde la firma de los Acuerdos Marco, el administrador de infraestructuras deberá actualizar la Declaración de Capacidad Marco y publicarla en la Declaración sobre la Red.

En el caso de la capacidad marco indicativa disponible, y puesto que el objetivo es establecer acuerdos estables, se considerará aquella que esté disponible en uno o varios días genéricos de circulación (lunes, martes, miércoles, jueves, viernes, sábado y/o domingo) y durante un período ininterrumpido de al menos cinco horarios de servicio en los 9 años considerados (del HS 2021-2022 al HS 2029-2030).

El periodo de control se ha establecido en 1 hora, centrado en las horas en punto, con un margen de ± 30 minutos, en el intervalo de 6:00 a 21:00, por cada sentido de la línea.

La capacidad marco disponible se ha diseñado para servicios comerciales de Alta Velocidad con trenes a tipo 300 km/h. Las posibles paradas intermedias, tiempos de rotación en estaciones y otros detalles, se estudiarían caso a caso.

La declaración de capacidad marco debe indicar, para cada tramo de línea por período de control y, llegado el caso, por tipo de servicio, la información siguiente:

1. La capacidad marco ya adjudicada y el número de surcos.
2. La capacidad indicativa todavía disponible para la celebración de acuerdos marco en infraestructuras que ya sean objeto de acuerdos marco.

1. - CONSIDERACIONES SOBRE LA CAPACIDAD MARCO ADJUDICADA

La capacidad marco adjudicada se ha representado por ejes y por horarios de servicio, para disponer del máximo de información de forma sencilla. La unidad de medida es surcos por horario de servicio. Utilizando estas unidades, se ha detallado la distribución de los valores anuales por franjas horarias de hasta 2 horas, aunque se puede producir cierto traspaso de unas franjas a otras ya que los surcos adjudicados tienen un margen de +-30 minutos para ajustarlos en los correspondiente Horarios de Servicio.

No se ha considerado conveniente detallar el conjunto de todos los surcos reservados por días de la semana, o días del año, porque dentro de las solicitudes de las empresas que han suscrito acuerdos marco, existe cierta variabilidad semanal o estacional, por lo que la representación de estas circunstancias obligaría a incluir tablas muy extensas

y de difícil presentación, toda vez que el objetivo de la declaración de capacidad marco es dar a los candidatos potenciales una primera impresión de la probabilidad de que sus solicitudes sean aprobadas.

La capacidad marco adjudicada de un surco, en la mayoría de los casos es para todos los días de la semana durante todos los días del año. Sin embargo, en algunos casos, se produce variabilidad semanal (un mismo surco no se reserva todos los días de la semana) o estacional (ajustada a la temporalidad que solicita cada empresa ferroviaria). En consecuencia, la capacidad marco indicativa remanente, no tiene por qué coincidir con la capacidad marco no adjudicada, ya que se ha definido como aquellos surcos que quedan libres, al menos un día de la semana, durante todo el año, en al menos 5 servicios horarios seguidos.

EJE 12.- MADRID - BARCELONA

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.390	5.989	6.092	5.843	6.159	3.628	32.101
	%	86%	82%	84%	80%	85%	83%	83%
2023 - 2024	Ofertado	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adjudicado	4.649	6.509	6.630	6.350	6.675	3.893	34.706
	%	90%	88%	89%	86%	90%	87%	88%
2024 - 2025	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.577	6.417	6.518	6.231	6.554	3.835	34.132
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%
2025 - 2026	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.577	6.416	6.518	6.230	6.554	3.835	34.130
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2026 - 2027	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.731	6.579	6.518	6.512	6.694	3.835	34.869
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2027 - 2028	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.732	6.580	6.518	6.515	6.695	3.835	34.875
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2028 -2029	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicado	4.732	6.583	6.520	6.514	6.695	3.836	34.880
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2029 - 2030	Ofertado	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adjudicado	4.823	6.713	6.651	6.645	6.829	3.912	35.573
	%	93%	90%	90%	90%	92%	88%	90%

EJE 13.- MADRID - ESTE

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	3.673	5.156	4.890	4.425	5.805	3.742	27.691
	%	72%	71%	67%	68%	72%	86%	72%
2023 - 2024	Ofertado	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326
	Adjudicado	4.336	6.177	5.687	5.380	6.569	3.975	32.124
	%	83%	83%	77%	81%	80%	89%	82%
2024 - 2025	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.275	6.104	5.943	5.676	6.468	3.900	32.366
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2025 - 2026	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.275	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.364
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2026 - 2027	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.276	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.365
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2027 - 2028	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.274	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.363
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2028 -2029	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicado	4.271	6.104	5.942	5.676	6.468	3.900	32.361
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2029 - 2030	Ofertado	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326
	Adjudicado	4.357	6.219	6.057	5.786	6.590	3.975	32.984
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%

EJE 14.- MADRID - SUR

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	3.688	4.977	4.497	5.429	5.173	4.208	27.972
	%	63%	59%	54%	71%	57%	83%	63%
2023 - 2024	Ofertado	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262
	Adjudicado	5.146	6.462	5.551	6.208	6.958	5.152	35.477
	%	87%	76%	65%	80%	75%	99%	78%
2024 - 2025	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2025 - 2026	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%

SERVICIO HORARIO	SURCOS							
	PERIODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2026 - 2027	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2027 - 2028	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.303	7.141	6.943	7.183	7.656	5.096	39.322
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2028 -2029	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2029 - 2030	Ofertado	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262
	Adjudicado	5.411	7.276	7.073	7.328	7.806	5.194	40.088
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%

2. - CONSIDERACIONES SOBRE LA DECLARACIÓN DE CAPACIDAD MARCO INDICATIVA REMANENTE

Las líneas que se incluyen en esta declaración son las que ya tienen acuerdos marco adjudicados, es decir las líneas del eje Madrid-Barcelona, del eje Madrid-Este y del eje Madrid-Sur. Para permitir conocer la evolución de la capacidad marco adjudicada y la disponible, se realiza una proyección de los próximos 7 horarios de servicio, coincidiendo aproximadamente con la duración de los acuerdos marco vigentes.

Existe cierta variabilidad estacional y semanal en las franjas horarias reservadas en los acuerdos marco que ya están en vigor, atendiendo a las necesidades de las diferentes empresas ferroviarias firmantes. Esa variabilidad temporal es tan irregular que dificultaría poder publicar la declaración de capacidad marco de forma sencilla, más aún cuando el objetivo es dar a los potenciales candidatos una primera impresión de las posibilidades de establecer nuevos acuerdos marco, no una descripción completa y detallada, que es más propia de los ajustes necesarios para planificar un Horario de Servicio.

A continuación, se publica la Declaración de Capacidad Marco Indicativa Remanente por Ejes.

EJE 12.- MADRID - BARCELONA
(SENTIDO BARCELONA)

PERIODO DE CONTROL	DESDE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 HASTA HORARIO DE SERVICIO 2025-2026							
	SURCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
		L	M	X	J	V	S	D
6:00	1						S	D
	1							D
7:00	1						S	D
8:00	1							D
9:00	1							D
10:00	1						S	D
	1							D
11:00	1							D
12:00	1	L					S	D
	1							D
14:00	2						S	
15:00	1						S	D
	1						S	
16:00	1						S	
18:00	2						S	
19:00	2						S	
20:00	1						S	
21:00	1						S	
TOTAL		1					15	11

PERIODO DE CONTROL	DESDE HORARIO DE SERVICIO 2026-2027 HASTA HORARIO DE SERVICIO 2029-2030							
	SURCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
		L	M	X	J	V	S	D
6:00	1						S	D
	1							D
8:00	1							D
9:00	1							D
10:00	1						S	D
	1							D
11:00	1							D
12:00	1	L					S	D
	1							D
14:00	2						S	
15:00								
	1						S	
16:00	1						S	
18:00	2						S	
19:00	1						S	
20:00	1						S	
21:00	1						S	
TOTAL		1					12	9

EJE 12.- MADRID - BARCELONA
(SENTIDO MADRID)

PERIODO DE CONTROL	DESDE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 HASTA HORARIO DE SERVICIO 2025-2026							
	SURCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
		L	M	X	J	V	S	D
6:00	1						S	D
	2							D
8:00	1						S	D
	1							D
9:00	1							D
11:00	1							D
13:00	1							D
	1						S	
14:00	1	L	M				S	D
15:00	1						S	D
	1						S	
17:00	2						S	
18:00	2						S	
19:00	1						S	
20:00	1	L	M				S	D
21:00	1						S	
TOTAL		2	2				13	11

PERIODO DE CONTROL	DESDE HORARIO DE SERVICIO 2026-2027 HASTA HORARIO DE SERVICIO 2029-2030							
	SURCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
		L	M	X	J	V	S	D
6:00	1						S	D
	2							D
8:00	1						S	D
	1							D
9:00	1							D
11:00	1							D
13:00	1							D
	1						S	
14:00	1						S	D
15:00	1						S	D
	1						S	
17:00	1						S	
18:00	2						S	
19:00	1						S	
20:00	1	L	M				S	D
21:00	1						S	
TOTAL		1	1				12	11

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

EJE 13.- MADRID ESTE
(SENTIDO ESTE)

PERIODO DE CONTROL	DESDE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 HASTA HORARIO DE SERVICIO 2025-2026								
	DESTINO	SURCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
			L	M	X	J	V	S	D
6:00	VAL	1						S	D
	AL	1						S	D
7:00	AL	1	L	M	X	J	V		
8:00	VAL	1					V	S	D
	AL	1							D
9:00	AL	1						S	D
15:00	VAL	1					V	S	D
	AL	1						S	D
	AL	1	L	M	X	J	V	S	D
16:00	AL	1						S	
17:00	AL	1						S	D
18:00	AL	1	L	M	X	J	V		
19:00	AL	1							D
21:00	AL	2						S	
TOTAL			3	3	3	3	5	11	10

EJE 13.- MADRID ESTE
(SENTIDO MADRID)

PERIODO DE CONTROL	DESDE HORARIO DE SERVICIO 2026-2027 HASTA HORARIO DE SERVICIO 2029-2030								
	ORIGEN	SURCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
			L	M	X	J	V	S	D
6:00	VAL	1						S	D
	AL	1						S	D
7:00	AL	1							D
8:00	AL	1					V	S	D
10:00	AL	1						S	D
11:00	VAL	1						S	D
	AL	1	L	M	X	J	V	S	D
13:00	AL	1					V	S	D
16:00	AL	1					V	S	D
17:00	AL	1	L	M	X	J			
18:00	AL	1					V	S	D
	VAL	1						S	
19:00	VAL	1					V	S	
21:00	AL	1	L	M	X	J	V	S	D
TOTAL			3	3	3	3	7	12	11

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

EJE 14.- MADRID SUR
(SENTIDO SUR)

PERIODO DE CONTROL	DESDE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 HASTA HORARIO DE SERVICIO 2025-2026								
	DESTINO	SURCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
			L	M	X	J	V	S	D
6:00	SV	1						S	D
8:00	SV	1							D
	SV	1					V	S	D
9:00	MA	1					V	S	D
10:00	SV	1							D
11:00	MA	1							D
12:00	SV	1	L	M	X	J	V	S	D
13:00	SV	1						S	
15:00	SV	1						S	
16:00	SV	1						S	
18:00	SV	1	L	M	X		V	S	D
19:00	MA	1						S	
	MA	1	L	M	X	J	V	S	D
TOTAL			3	3	3	2	5	10	9

EJE 14.- MADRID SUR
(SENTIDO MADRID)

PERIODO DE CONTROL	DESDE HORARIO DE SERVICIO 2026-2027 HASTA HORARIO DE SERVICIO 2029-2030								
	ORIGEN	SURCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
			L	M	X	J	V	S	D
6:00	MA	1					V	S	D
7:00	SV	1						S	D
8:00	SV	1							D
9:00	MA	1						S	D
	SV	1						S	D
10:00	SV	1							D
11:00	SV	1	L	M	X	J	V	S	D
13:00	SV	1	L	M	X	J	V	S	D
	SV	1						S	
15:00	SV	1						S	
	MA	1						S	
16:00	SV	1						S	
18:00	SV	1						S	D
19:00	SV	1	L	M				S	
	MA	1	L	M	X	J	V	S	D
TOTAL			4	4	3	3	4	13	10

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

SOLICITUD DE CAPACIDAD MARCO INDICATIVA REMANENTE

Podrá presentar solicitud de acuerdo marco cualquier empresa ferroviaria o candidato que cumpla los requisitos establecidos en el apartado 2.2 del Capítulo 2, así como cualquier empresa o candidato que justifique, documentalmente que, en el momento de realizar la solicitud, se encuentra en trámites para la obtención de la licencia de empresa ferroviaria o de la habilitación específica, si bien, en ambos casos, deberán disponer de la correspondiente licencia o habilitación antes de suscribir un Acuerdo Marco.

Los candidatos deben solicitar solamente la capacidad marco que realmente necesiten de acuerdo con su plan comercial, debiendo cumplirse a estos efectos lo estipulado en el artículo 38 de la Ley 38/2015, así como en el artículo 15 de la Orden FOM 897/2005.

El artículo 17.3 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, prevé que la capacidad se pueda repartir de manera que no recaiga toda en una misma empresa, sino que se asegure que otros interesados tengan también acceso: Las reglas y los criterios que, conforme a lo establecido en el artículo 11 de la precitada Orden FOM, se aplicarán en caso de infraestructura congestionada, para la adjudicación de capacidad, figuran en la declaración sobre la red. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en caso de infraestructura congestionada, podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación previstos en el artículo 11, con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.

Por ello, y de acuerdo con la Resolución STP/DTSP/032/19 de la CNMC, garantizar el acceso de todos los candidatos, primando la entrada de nuevos operadores y, en particular, de los solicitantes no adjudicatarios de capacidad marco en el proceso iniciado el pasado 31 de octubre de 2019, de acuerdo con la capacidad disponible, debe ser un criterio prioritario del mecanismo de asignación de capacidad.

En la solicitud del acuerdo marco deberá figurar la solicitud concreta de surcos de entre los disponibles, diferenciando la solicitud por horarios de servicio y días de la semana, que será la que figurará en el acuerdo marco y que servirá como base para adjudicar la capacidad marco indicativa remanente. Dentro de la fase de coordinación del Acuerdo Marco, de conformidad con el Reglamento de Ejecución UE 2016/545, se podrán realizar modificaciones, las cuales, analizada su viabilidad y siempre que no sean significativas, se podrán incorporar al mismo.

La capacidad asignada mediante acuerdos marco se considerará como reservada por el administrador de infraestructura, desplegándose desde ese momento y sobre la misma los efectos previstos en el artículo 38 de la Ley 38/2015 y el artículo 4 de la Orden FOM 897/2005, en los casos de infraestructura congestionada.

La oferta de capacidad marco indicativa remanente está supeditada a un modelo de explotación razonable y optimizado en cuanto a velocidades de los trenes, paradas y estacionamientos, apartado de trenes y rotaciones. Estas características de las capacidades deberán de ser acordadas entre el administrador de infraestructuras y los candidatos en todos los Horarios de servicio.

CALENDARIO PARA EL PERÍODO 2020 - 2030

Con la capacidad marco indicativa remanente actual no se fija un calendario de solicitudes. Los candidatos interesados podrán actuar de conformidad con el artículo 5.2 del Reglamento de Ejecución UE 2016/545. No obstante, ADIF- Alta Velocidad se reserva el derecho a fijar un calendario de solicitud si se producen cambios significativos en la capacidad marco disponible.

DOCUMENTACIÓN QUE APORTAR

Los candidatos deberán justificar documentalmente los siguientes apartados:

a) **Documentación relativa a la capacidad técnica de la oferta**

Cada candidato solicitará capacidad marco remanente de los ejes que desee, debiendo seleccionar los surcos deseados, con el periodo y días de la semana de vigencia.

A su vez, el administrador necesita conocer la viabilidad técnica de los surcos solicitados, especialmente teniendo en cuenta los trenes que se destinarán en cada momento a su ejecución.

b) **Plan de Operaciones.**

Este plan contendrá los siguientes epígrafes:

- Descripción general del Plan para el periodo solicitado.
- Recursos disponibles (trenes, personal e instalaciones necesarias).
- Evolución de la operación detallando el inicio de los servicios y la incorporación de recursos anualmente.
- Cualquier otra información relevante que ayude a la comprensión de dicho Plan.

En su caso, resguardo de solicitud para la obtención de licencia de empresa ferroviaria o habilitación.

c) **Documentación relativa a la capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras**

- Composición societaria.
- Plan Económico-Financiero (desde el inicio de actividad hasta la finalización del acuerdo marco que se solicite), incluyendo su capacidad financiera y las fuentes de financiación con las que cuenta la sociedad.
- Certificado de estar al corriente de pagos con la Agencia Tributaria y con la Seguridad Social.
- Memoria con las cuentas previsionales del último ejercicio contable
- Declaración responsable de formar o no formar parte de grupo societario al que se refiere el artículo 42 del Código de Comercio.

Respecto a la capacidad financiera, deberá justificarse presentando una carta de compromiso que respalde y garantice el plan económico-financiero, firmada por el candidato y todos sus accionistas.

Con carácter previo a la prestación de servicios de transporte ferroviario y al objeto de acreditar la cobertura de la responsabilidad civil que pudiera ser exigible para el ejercicio de la actividad de prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros, será necesario aportar la póliza con su condicionado general, particular y especial, al objeto de examinar la misma al amparo de lo previsto en el artículo 63 del Reglamento del Sector Ferroviario, así como certificado de estar al corriente de pago de la citada póliza de seguro. Asimismo, será necesario aportar una declaración responsable con el compromiso de formalizar una póliza para la cobertura de las garantías exigidas en el seguro obligatorio de viajeros.

d) **Documentación relativa a la reducción de la huella de carbono**

   a. El cálculo de su huella de carbono para los alcances 1 y 2 derivada de los tráficos ferroviarios, conforme a las normas UNE-EN ISO 14064 y UNE-EN 16258.

   b. Un plan de reducción de la huella de carbono hasta la finalización de su acuerdo marco, que incluya la medición de la reducción realizada, tanto en términos puntuales como absolutos.

Tanto el cálculo mencionado en el apartado a) como el correspondiente a la medición de la reducción referida en el apartado b), deberá ser verificada en última instancia por una entidad independiente debidamente acreditada a efecto.

RESOLUCIÓN DE ADJUDICACIÓN DE LA CAPACIDAD MARCO REMANENTE

Conforme a lo establecido en los artículos 6, y 11 de Reglamento de Ejecución UE 2016/545.

MODO DE PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

El envío de la documentación se realizará por medios telemáticos a la sede electrónica de ADIF-Alta Velocidad: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es

Las propuestas se presentarán redactadas en idioma español o, en su caso, acompañadas de traducción jurada, (primando esta última en caso de duda o discrepancia). El incumplimiento de este requisito comportará la desestimación de la propuesta presentada por el candidato.

Para todos los actos de comunicación, el administrador de infraestructuras ferroviarias se comunicará con los candidatos a través de la sede electrónica. Asimismo, los candidatos deberán comunicarse con el administrador de infraestructuras ferroviarias a través de la Sede electrónica de ADIF-Alta Velocidad.

Las personas que comparezcan, o firmen proposiciones en nombre de otro, presentaran poder bastante al efecto, y fotocopia legitimada notarialmente de su D.N.I. o del que, en su caso, le sustituya reglamentariamente. El poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil. Si se trata de un poder para acto concreto, no será necesaria la inscripción en el Registro Mercantil.

Todos los documentos que se presenten deberán ser originales o tener la consideración de auténticos, según la legislación vigente.

En el supuesto de que haya discrepancia entre la información contenida en los distintos documentos, prevalecerá, en todo caso, la información contenida en el Plan de Operaciones y en el Excel adjuntado con la solicitud.

Los candidatos podrán designar como confidenciales alguno o algunos de los documentos aportados. Esta circunstancia deberá reflejarse claramente (sobreimpresa con marca de agua, en el encabezamiento o al margen de cada folio) en el propio documento designado como tal. La confidencialidad no podrá extenderse a todo el contenido de la solicitud del adjudicatario. Únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión restringida y, en ningún caso, a documentos que sean públicamente accesibles ni a las partes esenciales de la solicitud, respetándose en todo caso lo dispuesto en el Reglamento UE 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como su normativa complementaria y tras proceder a la apertura de las solicitudes, se respetara en todo momento la confidencialidad de los solicitantes, asegurando la custodia de la documentación.

En el supuesto de que la solicitud no reúna los requisitos que señala el artículo 66 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Publicas, se requerirá al candidato para que, en un plazo de 10 días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, dictándose la correspondiente resolución al afecto.

Los Acuerdos Marco que se establezcan se regularan conforme el modelo de contrato establecido en el Anexo I.

Anexo M

Procedimiento Autoconsumo

PROCEDIMIENTO PARA LA SOLICITUD DE PARTICIPACIÓN DE INSTALACIONES DE PRODUCCIÓN Y/O GENERACIÓN CONECTADAS A TRAVÉS DE RED Y VINCULADAS A LOS OPERADORES FERROVIARIOS EN EL AUTOCONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA ASOCIADO A PUNTOS DE CONSUMO DE USO DE TRACCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL (RFIG) GESTIONADOS POR ADIF ALTA VELOCIDAD

INTRODUCCIÓN

Bajo el marco de la transición energética con objetivos de descarbonización de la economía establecidos y vinculantes para 2030 y 2050, a nivel internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó en septiembre de 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Esta Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). A nivel nacional, en enero de 2020 España declara la emergencia climática y en marzo de ese año presentó a la Comisión Europea un ambicioso Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), con una visión a más largo plazo del camino hacia la neutralidad climática con la aprobación de la Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo (ELP), con horizonte 2050.

Los trabajos recogidos en el presente procedimiento reglado se enmarcan dentro de las actuaciones necesarias que las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante ADIF) y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Alta Velocidad (ADIF – Alta Velocidad, en adelante ADIF AV) van a desarrollar con el objetivo de impulsar el despliegue de la generación renovable asociada a la infraestructura ferroviaria, mediante el fomento del uso e integración de energías renovables para instalaciones acogidas a las modalidades de autoconsumo a partir de la energía renovable (solar fotovoltaica o eólica), que propicien un ahorro energético, se reduzca la dependencia exterior del sistema eléctrico, una mayor eficiencia energética por menores pérdidas del sistema eléctrico, se liberen certificados de garantías de origen y se contribuya de manera significativa a cumplir los acuerdos internacionales en materia ambiental.

2. - OBJETO

El objeto del presente documento es establecer un proceso reglado para la tramitación de solicitudes de participación en autoconsumo de energía eléctrica de tracción en puntos de suministro de la RFIG gestionados por ADIF AV, por parte de Instalaciones de Producción y/o Generación (en adelante, instalación/es) de energía renovable conectadas a través de red vinculadas a los operadores ferroviarios.

Los operadores ferroviarios que podrán optar a este procedimiento serán aquellos con capacidad adjudicada en el tramo de línea alimentado por la subestación en el que se pretende conectar la instalación, o con capacidad marco reservada en próximos años (coincidentes con la entrada en producción de la instalación) en el citado tramo. Para acreditar esta circunstancia se deberá aportar declaración responsable por parte del operador ferroviario, que justifique su cumplimiento. En cualquier caso, es condición necesaria que durante todo el periodo de participación de la instalación en el punto de consumo titularidad de ADIF AV, exista consumo eléctrico de tracción asociado a las circulaciones de ese operador en ese punto de consumo.

La modalidad de autoconsumo siempre será AUTOCONSUMO/s CON EXCEDENTES NO ACOGIDA A COMPENSACIÓN con su conexión A TRAVES DE RED (siempre que las instalaciones cumplan con los criterios que se exigen a las instalaciones próximas a través de red según el Real Decreto 244/2019, de 5 de abril y sus modificaciones posteriores, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica o reglamentación que le sustituya). En cualquier caso, la

concesión de la modalidad de autoconsumo será potestad final del distribuidor y/o transportista de la red de conexión, que será el responsable de su autorización.

Este procedimiento regulará la relación entre ADIF AV y el operador solicitante para participar en el autoconsumo a través de red, en lo que se refiere a la energía autoconsumida por ADIF AV procedente de la/s instalación/es vinculada/s a dicho operador. Queda excluido de este procedimiento todo lo relacionado con la energía excedentaria, que no será objeto de tratamiento ni de gestión ni responsabilidad de ADIF AV en ningún caso.

La conexión a través de red interna de ADIF/ADIF AV no es objeto de este procedimiento.

En cualquier caso, la instalación, mantenimiento y operación de la instalación no será responsabilidad de ADIF/ADIF AV en ningún caso.

3.- MARCO DE REFERENCIA

El marco de referencia para la definición de este proceso es:

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF).
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.
- La Ley 31/1995. de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y en su desarrollo en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.
- La Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica ("RD 1183/2020").
- Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica ("RD 244/2019").
- Real Decreto 900/2015, de 9 de octubre, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas de las modalidades de suministro de energía eléctrica con autoconsumo y de producción con autoconsumo ("RD 900/2015").
- Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables.
- Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.
- Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, por el que se aprueban medidas de refuerzo de la protección de los consumidores de energía y de contribución a la reducción del consumo de gas natural en aplicación del "Plan +seguridad para tu energía (+SE)".
- Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de la Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad.
- Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas
- Normativa autonómica que proceda en función de la ubicación de las subestaciones, en su caso.

4. - ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE

Este procedimiento será de aplicación para la realización y tramitación de solicitudes por parte de los operadores ferroviarios para la participación en el autoconsumo de energía eléctrica de tracción en puntos de suministro de la RFIG gestionados por ADIF AV, mediante Instalaciones de Producción y/o Generación de energía renovable vinculadas a dichos operadores ferroviarios, cuya conexión se realice a través de red.

De manera genérica, las instalaciones a través de red asociadas a un punto de suministro inyectan toda la energía generada directamente en la red de transporte o distribución. Según el consumo del punto de suministro asociado, parte de la energía inyectada será considerada por el distribuidor como "energía autoconsumida" por el punto de consumo al que se asocie la instalación y el resto de la energía que se inyecta en la red se considerará como "energía excedentaria". Este procedimiento, en consecuencia, regulará la relación entre ADIF AV y el operador solicitante de participar en el autoconsumo a través de red, en lo que se refiere, exclusivamente, a la energía autoconsumida por ADIF AV. Por ello, quedan excluidos de este procedimiento todos los aspectos relacionados con la energía excedentaria, que no será objeto de tratamiento ni de gestión ni responsabilidad de ADIF AV en ningún caso.

Los operadores ferroviarios solicitantes deberán tener en cuenta que las instalaciones deberán cumplir todos los requisitos generales establecidos en la legislación vigente (RD 244/2019 y sucesivas modificaciones) para participar en el autoconsumo de ADIF AV en la modalidad CON EXCEDENTES NO ACOGIDA A COMPENSACIÓN con su instalación PRÓXIMA A TRAVES DE RED. Las instalaciones asociadas y los puntos de suministro deberán cumplir los requisitos técnicos, de operación y de intercambio de información contenidos en la normativa del sector eléctrico y en la reglamentación de calidad y seguridad industrial, nacional y europea que les resulten de aplicación, así como las condiciones técnicas que indique Red Eléctrica de España (REE), o bien la compañía distribuidora, según el caso.

Las instalaciones deberán disponer de un punto de medida homologado (contador) en el punto frontera con la red de distribución o transporte (REE), tal y como la normativa exige. ADIF AV dispondrá de los parámetros de comunicación que le permitan telemedir en modo lectura desde su concentrador Secundario.

El productor y titular de la instalación será quien aparezca inscrito como productor en el Registro Administrativo de Instalaciones de Producción de Energía Eléctrica (RAIPRE) y, por tanto, el que realizará la gestión de la energía excedentaria. En este supuesto, y de acuerdo con lo establecido en el RD 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, el titular de la instalación deberá obtener el correspondiente permiso de acceso y conexión para la instalación, informar al distribuidor o REE, según el caso, de los CUPS de consumo de ADIF AV que estarán asociados a la instalación así como cualquier requisito adicional que le pueda ser exigido tanto por el distribuidor/transportista como por la Administración competente.

ADIF AV se obliga a realizar las tramitaciones necesarias ante el distribuidor/transportista solicitando la modificación del contrato de peaje para el paso a la modalidad de autoconsumo en el/los CUPS indicado/s en la solicitud del operador ferroviario. En todo caso, el operador ferroviario asumirá cualquier coste derivado de dicha solicitud en el que incurra ADIF AV a requerimiento de los diferentes organismos del sector eléctrico.

Todos los operadores ferroviarios que demanden energía eléctrica en un punto de consumo de tracción, en los términos expuestos en el apartado 2 "Objeto" del presente procedimiento, tendrán derecho a participar en el autoconsumo del mismo.

En el caso de que haya más de una instalación participando en el autoconsumo de un mismo punto de suministro de tracción, ADIF Alta Velocidad establecerá unos porcentajes de participación de cada instalación sobre la energía autoconsumida, bajo la normativa del sector eléctrico vigente en ese momento, que serán comunicados al distribuidor para que tengan efecto a partir del momento en el que vayan entrando a participar del autoconsumo de dicho punto, cada una de las instalaciones. De esta forma, si entre todas las instalaciones, la energía inyectada a la red fuera superior a la energía consumida por ADIF AV en esa hora, el distribuidor tendrá en cuenta los % de asignación de cada instalación para su cómputo en la "energía autoconsumida". Este porcentaje de participación se calculará por parte de ADIF AV en función de la potencia instalada en la instalación asociada a un punto de consumo de ADIF AV en régimen de autoconsumo; independientemente de cuándo la instalación se asoció al autoconsumo de ADIF AV. Asimismo, estos porcentajes de participación podrán ser revisados a petición de los operadores o por iniciativa de ADIF AV.

En el caso de que una instalación fuera participada por varios operadores ferroviarios de manera colectiva, estos estarán obligados a comunicar a ADIF AV los porcentajes de participación de cada uno de ellos en dicha instalación. ADIF Alta Velocidad aplicará dichos porcentajes sobre la energía autoconsumida que proceda de dicha instalación publicada por el distribuidor, asignando a cada operador la energía autoconsumida mensual que resulte.

En caso de que el carácter de consumidor recayera, tras un cambio legislativo, en la figura del operador ferroviario, este último tendrá la potestad de dejar sin efecto las consecuencias derivadas de haberse acogido al presente procedimiento y de que su solicitud haya sido aceptada. En todo caso, el operador ferroviario resarcirá a ADIF AV de cuantos gastos derivados de la solicitud haya incurrido hasta el momento de la renuncia y que de conformidad con lo dispuesto en este procedimiento debiera haber asumido el operador ferroviario, sin que ADIF AV tenga que satisfacer indemnización alguna al operador.

El procedimiento consta de 3 fases detalladas a continuación:

1. Inicialmente, el operador ferroviario correspondiente realizará la solicitud a ADIF AV, quien analizará el cumplimiento de requisitos establecidos en el procedimiento de la solicitud y, tras su validación y aceptación, comunicará al operador ferroviario en un plazo máximo de 15 días hábiles su conformidad a la asociación de la futura instalación al punto de consumo titularidad de ADIF AV.
2. Una vez emitida la aceptación de la solicitud del operador, en el momento en que sea necesario y a petición del operador ferroviario, ADIF AV realizará los trámites necesarios ante el distribuidor/transportista solicitando la modificación del contrato de peaje para el paso a la modalidad de autoconsumo en el/los CUPS indicado/s en la solicitud del operador ferroviario.
3. Una vez el distribuidor confirme la fecha de comienzo de participación de la instalación en la modalidad de autoconsumo con excedentes no acogido a compensación, se iniciará el proceso de liquidación de la energía autoconsumida por parte de ADIF AV hacia el operador ferroviario. En caso de que ya existiera otra u otras instalaciones de otros operadores, comenzará a aplicarse el porcentaje de participación de cada instalación en el autoconsumo de ADIF AV.

5. - CONDICIONES ECONÓMICAS

En caso de que ADIF AV resuelva favorablemente la solicitud de participación de una instalación vinculada a un operador conectada a través de red en el Autoconsumo de un punto de consumo de uso de tracción de la RFIG, el operador ferroviario asumirá cualquier coste derivado de dicha solicitud en el que incurra ADIF AV, incluidos los que se deriven de los requerimientos de los diferentes organismos del sector eléctrico.

ADIF AV no asumirá ningún coste que se le pudiera ocasionar como consecuencia de la petición e implantación de la instalación, siendo estos, entre otros, los relacionado con la operación, mantenimiento o cualquier otro coste asociado a las instalaciones, ya que estas últimas no son responsabilidad de ADIF AV como se ha indicado anteriormente, ni los costes futuros de tramitación que se requieran para adaptar las instalaciones de conexión de las instalaciones a futuros cambios normativos. Así mismo, ADIF AV no asumirá ningún coste ni responsabilidad asociado a la gestión de la energía excedentaria, dado que su gestión no corresponde a ADIF AV.

El distribuidor asociará, según se establece en la regulación vigente, de manera horaria qué parte de la energía inyectada se considera energía autoconsumida por ADIF AV. ADIF AV asignará a cada operador ferroviario la energía autoconsumida de su instalación, facturándole el resto de la energía consumida, es decir la energía neta consumida tras la asignación del autoconsumo de acuerdo con lo establecido en la Declaración sobre la red. ADIF Alta Velocidad quedará eximida de cualquier responsabilidad ante el caso de que el distribuidor no pudiera asignar la energía generada como autoconsumo de ADIF Alta Velocidad por cualquier motivo, entre los que podría estar que la subestación de ADIF estuviera en estado de descargo y no existiera demanda por la misma.

Dado que solicitud por parte de un operador ferroviario de la asignación de la instalación vinculada a él a un punto de suministro de titularidad de ADIF AV tendrá como objeto final al consumo realizado por sus trenes, dicho operador tendrá en consideración que la energía mensual autoconsumida por ADIF AV que provenga de su instalación, no podrá ser en ningún caso superior al total de la energía que él consuma por sus trenes en la red (Alta Velocidad, Convencional o RAM) a la que pertenezca el punto de consumo, dentro del periodo de facturación del suministro de corriente de tracción de ADIF AV (establecido a fecha actual en el mes natural). En caso de que, en ese periodo de facturación, el total de la energía autoconsumida asociada a todas las instalaciones de un operador concreto en una red determinada (Alta Velocidad, Convencional o RAM) fuese superior a la energía consumida por él mismo en dicha red en el periodo de facturación de ADIF AV, éste perderá dicho exceso, quedando en poder de ADIF AV y sin que éste deba abonar nada por el mismo. Este exceso de energía autoconsumida, será asignada por ADIF AV al balance económico que determine las tarifas de la declaración sobre la citada red, en ese periodo de facturación. ADIF Alta Velocidad analizará y desarrollará el sistema para que esta limitación sobre la energía autoconsumida que aporte cada operador se pueda realizar a nivel de punto de suministro.

Adicionalmente, y con objeto de que el precio medio de la energía no se vea afectado, ADIF AV liquidará a los operadores a los que se haya asignado autoconsumo de ADIF AV, el valor económico de la diferencia entre el precio medio de suministro que habría resultado de haber sido demandada directamente la energía al comercializador (*), y el precio medio real de suministro en el que ha incurrido ADIF AV (**), aplicando dicha diferencia de precios a la energía neta consumida por ADIF Alta Velocidad, es decir, tras la asignación del autoconsumo asignado a cada operador. Adicionalmente, se incluirá en esta liquidación el coste que reciba ADIF AV como concepto de término de energía de peajes y cargos en relación con la energía autoconsumida. En caso de que haya más de un operador participando en el autoconsumo de ADIF AV, esta liquidación será imputada a cada uno de ellos en función del porcentaje de asignación en la participación de autoconsumo que tenga cada uno. Esta liquidación se incorporará por ADIF AV en el cálculo del precio medio a facturar a los operadores ferroviarios, garantizándose de esta manera que dicho precio medio de la energía no se verá afectado respecto al que se habría obtenido si no se hubiese reconocido el autoconsumo generado por la instalación asociada. Esta liquidación se realizará mensualmente.

(*) Calculado como el cociente entre los costes teóricos que habrían resultado sin la existencia del autoconsumo al que se restarían la valoración económica del exceso de autoconsumo no asignado a los operadores, y la energía demandada por ADIF AV tras la aplicación del freno

(**) Calculado como el cociente entre los costes reales y la energía demanda por ADIF AV tras la aplicación del freno y del autoconsumo reconocido a los operadores

En el caso de que existan varios puntos de consumo próximos a la instalación eléctrica (por ejemplo, en el caso de subestaciones de tracción con dobles acometidas), el operador ferroviario podrá solicitar la participación de la instalación en los dos puntos de suministro, bajo la figura de autoconsumo colectivo.

La participación de las instalaciones de los operadores ferroviarios en el autoconsumo de ADIF AV no podrá afectar a las condiciones económicas que tienen reconocidos los operadores ferroviarios respecto del freno regenerativo. A fecha de elaboración y aprobación de este procedimiento, se tiene confirmación por parte de los distribuidores, como encargados de la lectura, de la compatibilidad de aplicar el freno regenerativo y el autoconsumo siempre que sea por una instalación PRÓXIMA A TRAVÉS DE LA RED. Si este condicionante variara, prevalecerá la aplicación del freno regenerativo frente al autoconsumo.

6. - FORMULACIÓN DE SOLICITUD

6.1. DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA

Los solicitantes deberán justificar documentalmente los siguientes apartados:

6.1.1. DOCUMENTOS ACREDITATIVOS DE LA CAPACIDAD DE OBRAR

La capacidad de obrar de los empresarios españoles se acreditará mediante escritura, documentos de constitución, estatutos o acto fundacional en el que constarán las normas por las que se regula su actividad, inscritos, en su caso, en el correspondiente Registro Oficial.

6.1.2. DOCUMENTOS QUE ACREDITEN, EN SU CASO, LA REPRESENTACIÓN

Los que comparezcan, o firmen proposiciones en nombre de otro, presentarán poder bastante al efecto, y fotocopia legitimada notarialmente de su D.N.I. o del que, en su caso, le sustituya reglamentariamente. El poder deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil. Si se trata de un poder para acto concreto, no es necesaria la inscripción en el Registro Mercantil, de acuerdo con el artículo 94.1.5 del Reglamento del Registro Mercantil. A efectos de notificaciones, la persona que ostente la representación será la interlocutora ante ADIF / ADIF-AV en todo lo relacionado con la oferta presentada.

6.1.3. DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVOS DE LA SOLVENCIA TÉCNICA

El operador ferroviario podrá optar por ser el titular de la instalación o no. A estos efectos, la titularidad debe ser entendida como un concepto administrativo o eléctrico, referido a la titularidad de las autorizaciones administrativas y de la inscripción de la instalación en el Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica.

- En caso de que el operador ostente la titularidad de las instalaciones, los solicitantes deberán presentar una declaración responsable, de que cumplen o cumplirán al menos uno de los medios siguientes:
    1. Haber ejercido la actividad de producción de energía eléctrica durante al menos, los últimos tres años.
    2. Que la actividad de energía se realice a través de una compañía que tenga entre sus accionistas, al menos un socio que participe en el capital social con un porcentaje igual o superior al 25 %, y que pueda acreditar su experiencia durante los últimos tres años en la actividad de producción de energía.
    3. Tener suscrito un contrato de asistencia técnica por un periodo de tres años con una empresa que acredite experiencia en la actividad de producción de energía.
- En caso de que el operador no ostente la titularidad de las instalaciones, los solicitantes deberán presentar copia del acuerdo comercial o contrato suscrito con el titular de la instalación, para que realice a su favor la producción de energía asociada al autoconsumo de ADIF AV y garantice el cumplimiento de las condiciones de autoconsumo del RD 244/2019 y la normativa sectorial aplicable. Así mismo, justificará que dicho titular cumple o cumplirá al menos uno de los puntos del apartado a).

En este supuesto, no existirá ningún tipo de vinculación entre ADIF AV y el titular de la instalación de producción, quedando limitada la relación, única y exclusivamente, a aquellas cuestiones de carácter técnico que ADIF AV considerase necesario abordar con el objeto de proteger sus instalaciones y en todo caso garantizar el adecuado funcionamiento del sistema ferroviario. Si se produjese una modificación legal que impusiese el establecimiento de algún tipo de vinculación, se procurará una solución jurídica que permita que ésta sea entre ADIF AV y el operador ferroviario. Si ello no fuera posible, el operador responderá jurídica y económicamente de las consecuencias perjudiciales que la actuación del titular pudiera causar a ADIF AV.

ADIF AV no asumirá ninguna responsabilidad derivada de las incidencias que pudieran derivarse del contrato con el titular de las instalaciones, entre ellas, interrupción de funcionamiento de la instalación, incidencias contractuales con el titular, incidencias que pudieran existir entre el titular y la compañía eléctrica en relación con la energía excedentaria. Todo ello sin perjuicio de que ADIF AV pueda reclamar los daños y perjuicios, directos o indirectos, que pudieran causarse como consecuencia de las incidencias del contrato con el titular.

6.1.4. DOCUMENTOS ACREDITATIVOS DE ESTAR EN POSESIÓN DE LA LICENCIA FERROVIARIA

Los solicitantes deberán acreditar que disponen de licencia ferroviaria y certificado de seguridad en vigor (salvo en el caso en que ya estén circulando por la RFIG), así como la previsión de consumo asociado a las circulaciones que prevé realizar en dicho tramo durante el plazo en el que esté la instalación conectada a la red de distribución interna de ADIF o ADIF AV.

6.1.5. DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DE LA ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD – CAPACIDAD MARCO.

Los solicitantes deberán aportar declaración responsable de ser adjudicatarios de capacidad / capacidad marco en las líneas afectadas por el presente procedimiento.

6.2. MODELO DE SOLICITUD

La solicitud que se presente ante ADIF AV, además de ir acompañada de la documentación administrativa contemplada en este documento, se deberá realizar en el modelo adjunto en el Anexo 1 al presente procedimiento.

En la solicitud se hará referencia al punto de consumo (CUPS) sobre el que se solicita la participación de la instalación en la modalidad de autoconsumo, aportando los datos técnicos básicos de la instalación. ADIF AV se reserva el derecho de solicitar cualquier otra información que considere necesaria para poder valorar la aceptación de participación de la instalación sobre el punto de consumo solicitado.

6.3. MODO DE PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

6.3.1. SEDE ELECTRÓNICA DE ADIF ALTA VELOCIDAD

El envío de la documentación se realizará por medios telemáticos a la sede electrónica de ADIF Alta Velocidad, https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index (Iniciar Nuevo Trámite-Formulario de Solicitudes, presentación de escritos y comunicaciones).

En el caso de la Sede Electrónica de ADIF Alta Velocidad, la capacidad total de los ficheros por solicitud se limita a 4,5 Mb, por lo que, en el caso de que la solicitud, escrito o comunicación incluya documentación anexa que supere los límites establecidos, en cuanto al número de documentos anexos y/o al tamaño de los mismos, se puede realizar un segundo asiento registral, y en caso de que sea necesario, sucesivos asientos, con el resto de información, indicando en el asunto del mismo la referencia al número de registro del primero, de forma que se pueda agrupar posteriormente toda la documentación de la solicitud.

Para realizar el registro los interesados deben disponer de DNI electrónico (en caso de que actúen a título particular) o Certificado electrónico en vigor (en caso de que actúen a título particular o como representantes).

Esta página realizará la identificación de usuario mediante la plataforma Cl@ve. Será redirigido a su sistema de validación de identidad, facilitando varios medios de autentificación.

6.3.2. REGISTRO ELECTRÓNICO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

Alternativamente, cabe la posibilidad de que los interesados puedan presentar sus solicitudes/escritos a través del Registro Electrónico General de la Administración General del Estado: https://reg.redsara.es

El Registro Electrónico General de la Administración General del Estado es un registro para la presentación de documentos para su tramitación con destino a cualquier órgano administrativo de la Administración General del Estado, Organismo público o Entidad vinculado o dependiente a éstos, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Al igual que en la Sede Electrónica de ADIF - Alta Velocidad, para realizar el registro los interesados deben disponer de DNI electrónico (en caso de que actúen a título particular) o Certificado electrónico en vigor (en caso de que actúen a título particular o como representantes).

Esta página realizará la identificación de usuario mediante la plataforma Cl@ve. Será redirigido a su sistema de validación de identidad, facilitando varios medios de autentificación.

Para navegadores que no soportan la ejecución de Applets Java es necesario tener instalado Autofirma.

Instrucciones para completar los formularios a través del Registro Electrónico General de la Administración General del Estado:

- En la casilla de organismo destinatario deberán consignar a Adif Alta Velocidad. El código DIR de Adif-Alta Velocidad es EA0008223.
- En la casilla de asunto deberán indicar: Solicitudes de Análisis de Puntos de Recarga Eléctrica (PRE) Públicos.

Se podrán adjuntar ficheros y documentos que cumplan los siguientes requisitos:

- Formato de ficheros permitidos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Tamaño máximo por fichero: 5 Mb.
- Tamaño máximo del conjunto de ficheros adjuntos: 15 Mb.
- Número máximo de documentos a adjuntar: 5.

En el caso de que la solicitud, escrito o comunicación incluya documentación anexa que supere los límites establecidos, en cuanto al número de documentos anexos y/o al tamaño de los mismos, se puede realizar un segundo asiento registral con el resto de información indicando en el asunto del mismo la referencia al número de registro del primero.

6.4. FORMA DE PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

Las propuestas se presentarán redactadas en idioma español o, en su caso, acompañadas de traducción jurada, (primando esta última en caso de duda o discrepancia). El incumplimiento de este requisito comportará la desestimación de la propuesta presentada por el solicitante.

Para todos los actos de comunicación, los solicitantes deberán facilitar en su solicitud el nombre o denominación social, NIF de la empresa, una cuenta de correo electrónico a través del cual el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se comunicará la puesta de disposición de las notificaciones que correspondan a través de la carpeta ciudadana.

En cuanto al cómputo de plazos, respecto a las notificaciones efectuadas y a las solicitudes recibidas, se estará a lo dispuesto en los artículos 30 y 31 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En todo caso, los solicitantes deberán comunicarse con el Administrador de Infraestructuras ferroviarias a través de la Sede electrónica de ADIF Alta Velocidad o del Registro Electrónico de la Administración General del Estado.

Todos los documentos que se presenten deberán ser originales o tener la consideración de auténticos, según la legislación vigente.

Los solicitantes podrán designar como confidenciales alguno o algunos de los documentos aportados. Esta circunstancia deberá reflejarse claramente (sobreimpresa con marca de agua, en el encabezamiento o al margen de cada folio) en el propio documento designado como tal. La confidencialidad no podrá extenderse a todo el contenido de la solicitud de la entidad. Únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión restringida y, en ningún caso, a documentos que sean públicamente accesibles ni a las partes esenciales de la solicitud, respetándose en todo caso lo dispuesto en el Reglamento UE 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como su normativa complementaria. Tras proceder a la apertura de las solicitudes, se respetará en todo momento la confidencialidad de los solicitantes, asegurando la custodia de la documentación.

Cualquier consulta o aclaración que se precise sobre este procedimiento deberá realizarse a través de la sede electrónica de ADIF Alta Velocidad indicada, o bien del Registro Electrónico de la Administración General del Estado.

6.5. COMPROMISOS ASUMIDOS CON LA PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

La manifestación de interés con relación a la participación de una instalación de energía renovable (fotovoltaica o eólica) en el autoconsumo de un determinado punto de suministro (CUPS) titularidad de ADIF AV, supone la asunción de los compromisos recogidos en el presente procedimiento.

7. - REVISIÓN DE LAS SOLICITUDES

ADIF AV llevará a cabo una verificación del cumplimiento de los requisitos de la documentación administrativa establecidos en el apartado 6.1. ADIF AV deberá proceder a la revisión de la documentación de solicitud en un plazo máximo de 15 días, pudiendo excederlo con causa justificada. En caso de que la documentación no sea correcta, solicitará a la empresa ferroviaria que aporte la documentación necesaria, o bien subsane lo que proceda.

Una vez revisada la documentación administrativa, ADIF AV procederá a realizar un análisis del cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente procedimiento en un plazo máximo aproximado de un mes, en el cual evaluará las siguientes cuestiones:

- Evaluación del punto de consumo y posibilidad de poder pasarlo a la modalidad de autoconsumo.
- Que el operador solicitante cuente con capacidad adjudicada en el tramo de línea alimentado por la subestación en el que se pretende conectar la instalación, o con capacidad marco reservada en próximos años (coincidentes con la entrada en producción de la instalación) en el citado tramo.

8. - RESOLUCIÓN DE LA SOLICITUD

Una vez realizado el análisis de la solicitud y el cumplimiento de los requisitos, se emitirá una Resolución por ADIF AV autorizando la participación de la instalación o bien denegándola, de forma motivada.

La Resolución de ADIF AV caducará en el plazo de cuatro años, a contar desde su notificación fehaciente al operador solicitante, si en este periodo no hubiera habido comunicación por parte del operador ferroviario solicitando el comienzo de la asociación de la instalación al punto de consumo. En caso de aproximarse el plazo de caducidad de la solicitud, el solicitante podrá solicitar una prórroga de dos años en el último año de vigencia de la solicitud. Dicha solicitud de prórroga se tramitará con las mismas condiciones que la solicitud inicial.

ADIF AV asume el compromiso de informar a los operadores ferroviarios de las solicitudes de participación recibidas a los 15 días naturales de su resolución, es decir, que hayan finalizado el proceso de revisión de la solicitud de participación y se haya comunicado al interesado el resultado de la resolución, independientemente de que ésta haya sido favorable o desfavorable. ADIF AV entiende que esta información debe estar a disposición de los operadores para que la tengan en cuenta a la hora de realizar sus solicitudes.

La información se pondrá a disposición de los operadores en el repositorio habilitado para proporcionar datos relativos a autoconsumo, y la información que se facilitará será la siguiente:

- Fecha de resolución de la solicitud de participación.
- Resultado de la resolución de la solicitud de participación (favorable/desfavorable).
- Empresa Ferroviaria solicitante.
- Red que se pretende cubrir.
- CUPS del punto de suministro.
- Potencia instalada.

El acceso a dicho repositorio deberá ser solicitado por la empresa ferroviaria, indicando los usuarios para los que se solicita dicho acceso.

9. - DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES

POR PARTE DE ADIF AV

a) ADIF AV se obliga a responder de los compromisos incluidos en el presente procedimiento.

b) ADIF AV se obliga a realizar los análisis de la solicitud con la mayor diligencia, establecido en el plazo de un mes, salvo que se amplíe dicho plazo de forma motivada hasta un máximo de tres meses.

c) Preservar la confidencialidad de los datos y la documentación entregada por la entidad solicitante relativa a la ejecución y explotación de instalaciones de producción de energía.

d) ADIF AV se obliga a realizar los trámites que sean necesarios en su condición de autoconsumidor para obtener los permisos de acceso y conexión para el punto de consumo. ADIF AV quedará eximido de cualquier responsabilidad por las demoras que, en su caso, pudieran existir en la tramitación por parte de la empresa distribuidora que no sean imputables a ADIF AV.

e) ADIF AV tiene el derecho de recibir de forma automática la información sobre la energía inyectada por parte de la instalación generadora, de acuerdo con los protocolos de comunicación que requiera.

f) ADIF AV se compromete, en su condición de consumidor, a la firma de la documentación que Red Eléctrica o las distribuidoras requieran para asociar la instalación al CUPS de consumo, así como realizar cualquier otro trámite necesario, encaminado a asociar la generación de la instalación como autoconsumo de ADIF o ADIF AV.

g) ADIF AV se compromete a facilitar la siguiente información relativa a sus puntos de suministro: ubicación determinada mediante coordenadas, tarifas, potencias contratadas por periodos tarifarios, curvas de carga, información sobre si el punto de suministro ha obtenido la autorización Ministerial para el reconocimiento del vertido por freno regenerativo, así como la información relacionada con las resoluciones de las solicitudes de participación en el autoconsumo de ADIF AV recibidas (según el apartado 8 de este procedimiento). La información se pondrá a disposición de los operadores en el mismo repositorio referenciado en el apartado 8, habilitado para proporcionar datos relativos a autoconsumo, y se actualizará con los mejores valores disponibles en cada momento.

h) ADIF AV tendrá derecho a requerir, en cualquier momento, a los operadores para que remitan la documentación acreditativa del cumplimento de los requisitos y circunstancias expresados en las declaraciones responsables aportadas en el seno del presente procedimiento.

POR PARTE DE LA ENTIDAD SOLICITANTE

a) Deberá aportar con la solicitud la documentación relativa a la ejecución y futura explotación de la instalación de producción de energía que se pretenda asociar a un punto de suministro de ADIF AV, incluyendo en el caso en que ADIF AV tenga que solicitar cualquier permiso de acceso y conexión, cualesquiera acuerdos con terceros y los informes técnicos, jurídicos y financieros relativos a las instalaciones.

b) Deberá declarar qué información de la proporcionada a ADIF AV durante el proceso de solicitud se designa como confidencial. La confidencialidad que las empresas puedan solicitar debe ser compatible con el compromiso por parte de ADIF AV de informar a los operadores ferroviarios de las solicitudes de participación recibidas, una vez hayan sido resueltas, tal y como se recoge en el apartado 8 de este procedimiento.

c) Deberá construir la instalación de conformidad con las características de la solicitud de análisis.

d) El plazo máximo para la construcción y conexión de las instalaciones es de cuatro años desde la resolución de ADIF AV, salvo causa justificada que motive la prórroga anteriormente indicada y la aceptación de esta por parte del Administrador de la infraestructura.

e) Obtener el correspondiente permiso de acceso y conexión para la instalación en el caso de instalaciones de autoconsumo con excedentes.

f) Obtener cuantos permisos y autorizaciones adicionales y de toda índole (energía, medio ambiente, urbanismo, etc.) sean necesarios para llevar a cabo la explotación de la instalación (fotovoltaica o eólica)

g) Realizar el mantenimiento correctivo y preventivo de la instalación.

h) La entidad podrá desarrollar el proyecto bien directamente o través de un tercero, ya sea total o parcialmente.

i) Serán por cuenta de la entidad la totalidad de los gastos de obtención de licencias e impuestos de carácter estatal, autonómico o local que se pudieran generar exclusivamente como consecuencia de la actividad a desarrollar por el solicitante.

j) Será responsabilidad del solicitante el cumplimiento de la normativa en materia de Protección Civil y Seguridad, Medioambiente o cualquier otra que sea necesaria para la instalación.

k) La entidad queda obligada a realizar, de su cuenta y a su cargo, todos los gastos necesarios para el mantenimiento (correctivo y preventivo) conservación y limpieza de todas las instalaciones objeto del presente procedimiento.

l) El solicitante tendrá derecho a mantener la conexión de la instalación durante la vida útil de la misma, con la condición de que siga consumiendo energía en el tramo alimentado por el punto de consumo en el que participe.

m) La obligación de comunicar a ADIF AV, con antelación mínima de 1 mes natural, que, por cualquier circunstancia, incluida la de dejar de operar trenes en el tramo alimentado por dicho punto de consumo, cesa la participación de la instalación de producción de energía del autoconsumo del punto de consumo de ADIF AV (CUPS) al que estuviera asociado; y, por tanto, solicitar a ADIF AV que tramite este hecho ante el distribuidor/transportista.

n) La obligación de enviar a ADIF AV de forma automática la información sobre la energía inyectada por parte de la instalación generadora, de acuerdo con los protocolos de comunicación que requiera.

10. - CAUSAS DE REVOCACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

Serán causa de revocación de la autorización las siguientes:

a) Dejar de circular trenes por decisión propia del operador ferroviario en el tramo alimentado por el punto de suministro (CUPS) al que esté asociada la instalación.

   En el caso de que el motivo por el que dejaran de circular los trenes fuera por otras circunstancias (como por ejemplo causas de fuerza mayor o incluso que la responsabilidad recayera en ADIF o ADIF AV), ADIF AV no satisfará indemnización alguna al operador por posibles daños o perjuicios.

b) Pérdida de la licencia de operador ferroviario o del certificado de seguridad.

c) Que el titular de la instalación de producción no se encuentre en posesión de las autorizaciones y licencias necesarias, para el ejercicio de la actividad, o éstas fueran denegadas, suspendidas o retiradas.

d) No haber facilitado la documentación mencionada en el apartado 9.II.a) de que dispusiera la entidad solicitante, relativa a la ejecución y futura explotación de la instalación de producción de energía que se pretenda conectar a una subestación de ADIF AV.

e) Por no facilitar el ejercicio de inspección de ADIF AV cuando sea requerido por éste.

f) Cuando se produzca una modificación normativa que impida la actividad que se está desarrollando en base a la autorización.

g) Por petición expresa del solicitante, que deberá comunicarla a ADIF AV, al menos con una antelación de 6 meses antes de la desconexión.

h) Inexistencia, nulidad, novación subjetiva, o pérdida de vigencia del contrato o acuerdo vinculante entre el operador y el titular de la instalación de producción asociada al autoconsumo de ADIF AV.

i) Resolución del contrato existente entre la empresa ferroviaria y el titular de la instalación de producción. Para ello, la empresa ferroviaria deberá aportar, una vez al año desde el momento de adhesión a este procedimiento, declaración responsable en la que se detalle la vigencia de la relación contractual con el titular de la instalación.

j) Por impago continuado durante más de 6 meses de las facturas emitidas por la prestación del servicio complementario de suministro de corriente eléctrica de tracción

k) Por acuerdo entre las partes.

En todos los supuestos contemplados, excepto en los apartados e) y f), ADIF AV notificará al solicitante la necesidad de corregir las causas de posible resolución en un plazo de tiempo de 3 meses.

11. - CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente en materia de acceso a la información pública y de las disposiciones legales relativas a la publicidad, ADIF AV no podrá divulgar ni revelar la información facilitada por el operador ferroviario que este haya designado como confidencial siempre que dicha designación como confidencial sea conforme a la ley y no sea excesiva o abusiva.

Todo el personal de ADIF AV que forme parte de equipos de evaluación de las solicitudes que se realicen al amparo del presente documento firmarán compromisos de confidencialidad y declaración de inexistencia de conflictos de interés.

El carácter de confidencial afecta, entre otros, a los secretos técnicos o comerciales, y a cualesquiera otras informaciones cuyo contenido pueda ser utilizado para falsear la competencia.

El deber de confidencialidad de ADIF AV no podrá extenderse a todo el contenido de los informes y documentación que, en su caso, genere directa o indirectamente ADIF AV en el curso del proceso de evaluación. El deber de confidencialidad únicamente podrá extenderse a documentos que tengan una difusión específica, y en ningún caso a documentos que sean públicamente accesibles.

COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDAD DE LAS OPERADORAS FERROVIARIAS.

A los efectos del presente procedimiento, se entenderá por información confidencial a toda aquella documentación, información o material que ADIF AV proporcione mediante cualquier medio a la operadora ferroviaria, y que sea clasificada como tal.

ADIF AV no presta ninguna garantía, expresa o implícita, ni es responsable de la exactitud y/o el carácter completo de la Información Confidencial revelada a la operadora ferroviaria, cuando dicha información no provenga directamente de la Entidad, ni tendrá ninguna responsabilidad sobre el uso que se haga de la misma ni de las inconsistencias o errores que pudiera contener.

La operadora ferroviaria se compromete a cumplir y respetar en relación con la información confidencial la legislación aplicable relativa a la Propiedad Industrial, Propiedad Intelectual, a Secretos Empresariales, y el resto de la normativa vigente aplicable.

La operadora ferroviaria asume las siguientes obligaciones respecto de la información confidencial:

I. La Información Confidencial y sus copias serán tratados y mantenidos en la más estricta confidencialidad y no serán revelados a terceros en modo alguno, de forma parcial o total, sin el previo consentimiento escrito de ADIF AV, y no serán utilizadas por la operadora ferroviaria para otros usos o fines no relacionados con la gestión de la solicitud objeto del presente procedimiento, dentro de los límites establecidos en la presente cláusula.

II. La operadora ferroviaria facilitará los datos e información solo a aquellos empleados que tengan una necesidad razonable de conocerlos para la debida gestión del expediente objeto de solicitud. En este caso los empleados afectados serán informados de la naturaleza confidencial de los datos e información. La operadora ferroviaria será responsable del cumplimiento, tanto por parte de sus empleados, como del personal externo que asigne a la gestión del expediente, de los términos del presente compromiso de confidencialidad.

El compromiso reflejado en la presente cláusula no concede derecho ni licencia alguna a la operadora ferroviaria en relación con todo o parte de la información confidencial, conservando en todo momento ADIF AV la plena titularidad de la información confidencial. Tampoco debe interpretarse este compromiso como una cesión expresa o tácita

a la operadora ferroviaria de ningún derecho sobre patentes, marcas registradas, conocimientos, o cualquier otro derecho de propiedad industrial o intelectual en vigor o que pertenezca a ADIF AV.

PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

Los datos de carácter personal serán tratados por la Entidad Pública Empresarial ADIF Alta Velocidad y por las operadoras ferroviarias de acuerdo con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, (Reglamento general de protección de datos o RGPD), y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (LOPDGDD).

La finalidad del tratamiento realizado por ADIF-Alta Velocidad es el de Gestión de la Energía Eléctrica, y de las tareas a tal efecto asociadas al presente procedimiento y la base jurídica que legitima el tratamiento es RGPD: 6.1b), RGPD: 6.1.c). Los datos se conservarán durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron, y que establezcan las leyes aplicables, así como para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos.

Los datos no serán cedidos a terceros salvo obligación legal. Será de aplicación lo dispuesto en la normativa de archivos y documentación.

Puede ejercer el derecho de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento, portabilidad, oposición y a no ser objeto de decisiones individuales automatizadas sobre datos de carácter personal, que correspondan en su caso, dirigiendo un escrito a ADIF Alta Velocidad por cualquiera de estas vías:

- Por correo postal, aportando fotocopia del DNI o documento equivalente que permita acreditar la identidad, al Registro General de ADIF y ADIF Alta Velocidad, C/ Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 (Madrid).
- A través de la Sede Electrónica de ADIF Alta Velocidad: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index, o del Punto de Acceso General: administración.gob.es con el código DIR EA0008223.
- Dirigiéndose al Delegado de Protección de Datos en la siguiente dirección de correo electrónico de ADIF AV: dpd.adifav@adif.es

Asimismo, en caso de considerar vulnerado su derecho a la protección de datos personales, podrá interponer una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos (www.agpd.es).

12. RECLAMACIONES

Contra las resoluciones dictadas por ADIF AV que pongan fin al procedimiento, incidan directa o indirectamente el fondo del asunto, determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o bien produzcan indefensión o perjuicio irreparable a derechos e intereses legítimos, los interesados podrán interponer el recurso que proceda de conformidad con lo establecido en los artículos 112 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar cualquier otro que estimen oportuno.

ANEXO 1

Al procedimiento para la Solicitud de Participación de Instalaciones de Producción y/o Generación conectadas a través de red y vinculadas a los operadores ferroviarios en el Autoconsumo de Energía Eléctrica asociado a puntos de consumo de uso de tracción de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionados por ADIF AV.

SOLICITUD DE LA E.F. DE PARTICIPACIÓN DE INSTALACIONES DE PRODUCCIÓN Y/O GENERACIÓN EN EL AUTOCONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

D/Dña.....D.N.I./PASAPORTE: .....

E-mail: ..... Teléfono móvil: ..... como....., en representación de (1) .....

con N.I.F.: ....., con domicilio social en la calle ....., en ....., provincia de ....., código postal....., con capacidad adjudicada en el tramo de línea alimentado por la subestación en el que se pretende conectar la instalación, o con capacidad marco reservada en próximos años (coincidentes con la entrada en producción de la instalación) en el citado tramo. De conformidad con lo establecido en la Declaración sobre la Red ADIF - Alta Velocidad vigente:

SOLICITA

La participación de la siguiente instalación de producción y/o generación conectada a través de red y vinculada a la Empresa Ferroviaria solicitante, en el autoconsumo de energía eléctrica asociado al siguiente punto de suministro de tracción gestionado por ADIF AV:

PUNTO DE SUMINISTRO DE CONSUMO	
Red que se pretende cubrir (2)	
CUPS	

DATOS TÉCNICOS BÁSICOS INSTALACIÓN AUTOCONSUMO		
Tipología (3)		
Potencia Instalada (MW)		
Generación anual estimada (MWh)		
Subestación REE/Distribuidora de conexión		
Fecha estimada de puesta en producción		
Titular de la instalación	**Razón social**	**CIF**

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

EMPRESAS FERROVIARIAS PARTICIPANTES	
Razón social	**Coeficiente de reparto de energía generada y asociada al autoconsumo (%)**

En ..... a, ... de ..... de 20.....

Fdo.: El representante de la empresa

(1) *Denominación de la empresa.*

(2) *Seleccionar entre Corriente Alterna, Corriente Continua (Convencional) o Corriente Continua (RAM)*

(3) *Solar fotovoltaica o eólica*

Anexo N

Información preliminar de la 2ª oferta de Capacidad Marco

Durante el primer trimestre de 2025, el Administrador de Infraestructuras publicará la Segunda Oferta de Capacidad Marco, para determinadas líneas con servicios comerciales de viajeros y el periodo de vigencia de la misma. Dicho documento recogerá las reglas que regirán el proceso de adjudicación.

Como información previa a la publicación del mencionado documento y con el objetivo de que las empresas ferroviarias dispongan de mayor plazo para valorar y, en su caso, avanzar en sus planes de negocio, el presente anexo expone los fines y objetivos que persigue el Administrador de Infraestructuras con esta segunda oferta de capacidad y presenta un adelanto de los corredores que estarán incluidos en la misma y la oferta concreta de franjas horarias en estos.

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.1. LA OFERTA DE CAPACIDAD MARCO DEL AÑO 2019

La Directiva UE 2016/2370 de fecha diciembre de 2016, transpuesta al derecho español a través de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, estableció la obligatoriedad de realizar la apertura de los servicios comerciales de transporte de viajeros por ferrocarril en todo el espacio europeo desde el 14 de diciembre de 2020.

En el año 2019 el Administrador de Infraestructuras inició el proceso de apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril, partiendo de una optimización de la capacidad de las infraestructuras existentes, para conseguir capacidad adicional que permitiese garantizar una cierta continuidad de los servicios, y al mismo tiempo facilitar el acceso a nuevos operadores con una oferta significativa.

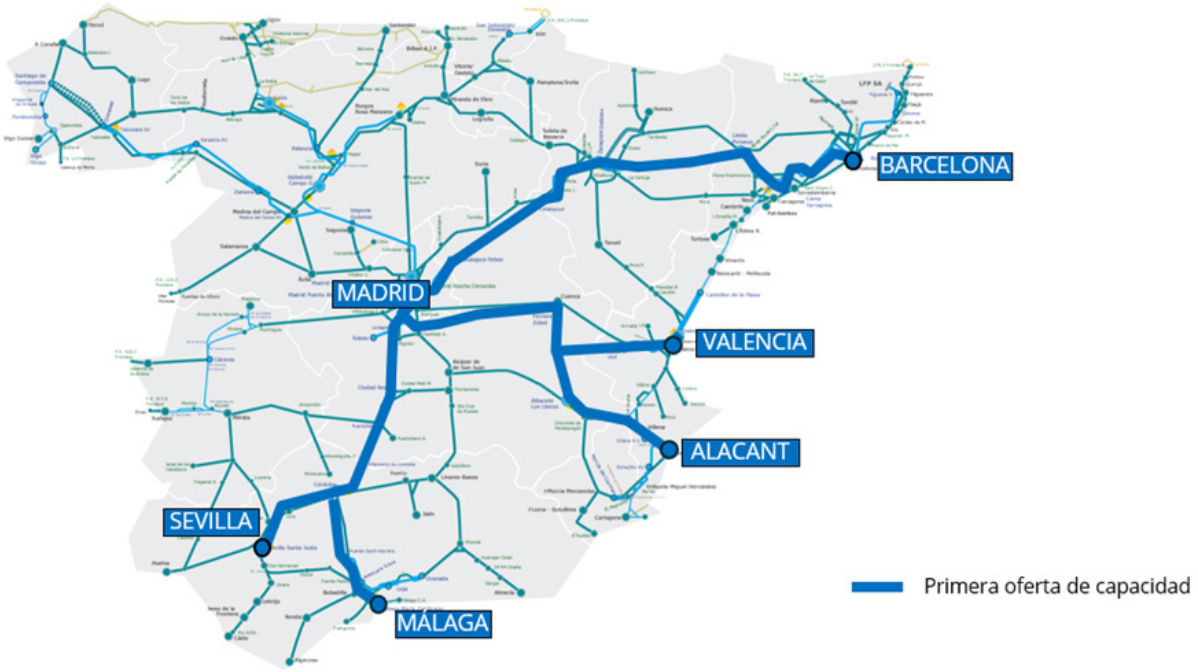
Tras la realización de encuestas de mercado para determinar lo que éste demandaba y necesitaba, la capacidad disponible en los ejes en los que los operadores mostraron un mayor interés se visibilizó y se dotó de unas premisas de operación adecuadas y razonables.

La adjudicación de la capacidad se realizó estableciendo unos criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, basados en aquel caso en propiciar un mayor uso de la infraestructura ferroviaria en caso de exceso de solicitudes. Asimismo, para conseguir que las empresas ferroviarias contasen con la mayor seguridad jurídica posible para llevar a cabo las importantes inversiones necesarias para el inicio de la operación comercial, se dispusieron de los instrumentos legales adecuados.

Después de culminar el proceso de adjudicación de capacidad en diciembre de 2019 y tras el proceso de fabricación y homologación del material rodante, retrasado por la irrupción de la pandemia, en mayo de 2021 una nueva empresa ferroviaria de viajeros empezó a operar en la red española en el eje de alta velocidad Madrid-Barcelona.

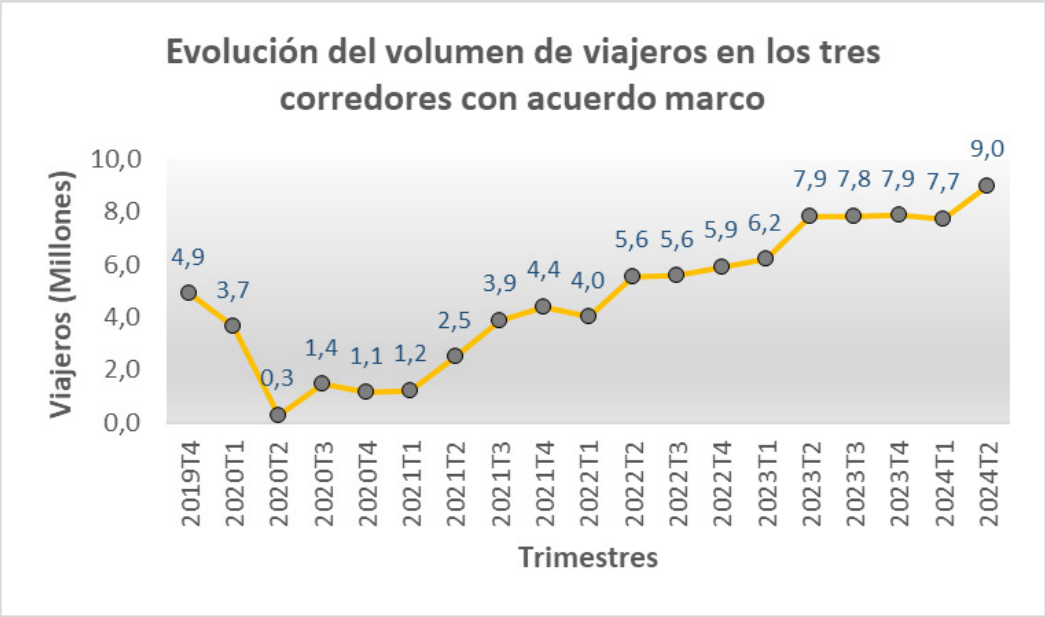
Durante el periodo que ha transcurrido desde este primer hito hasta llegar al momento actual, un tercer operador adjudicatario de la oferta de capacidad de 2019 ha iniciado también sus operaciones, completándose prácticamente la introducción de la competencia en los tres ejes en los que inicialmente se pretendía impulsar la liberalización:

- LAV Madrid-Barcelona.
- LAV Madrid-Valencia/Alicante.
- LAV Madrid-Sevilla/Málaga.



Corredores con acuerdos marco (1º fase de la liberalización)

El balance obtenido después de cuatro años de apertura del mercado ferroviario español es muy positivo: desde diciembre de 2020, se ha producido un crecimiento de la demanda en los diferentes corredores, especialmente intensa en aquellos en los que prestan servicio tres operadores, como ilustra el siguiente gráfico [1]:



Volumen de viajeros en los trayectos con capacidad marco adjudicada

[1] "Origen de los datos: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia".

1.2. EL MARCO REGULATORIO

Los instrumentos legales con los que cuenta el Administrador para impulsar el proceso de liberalización son las directivas europeas y demás normativa ferroviaria europea, así como la Ley del Sector Ferroviario y su legislación de desarrollo.

Por lo tanto, para todo aquello que no se recoja expresamente en la documentación de la segunda oferta de capacidad, relativo a Acuerdos Marco, serán de aplicación los preceptos de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo, la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura y el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión, de 7 de abril de 2016, sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, o aquel que le sustituya, y la Declaración sobre la Red, vigente en cada momento.

El artículo 23.1 de la Ley del Sector Ferroviario define como funciones esenciales de la gestión de las infraestructuras la toma de decisiones sobre la adjudicación de surcos ferroviarios, incluyendo tanto la definición, evaluación de la disponibilidad y la adjudicación de surcos ferroviarios individuales, como la fijación de cánones por el uso de las infraestructuras [...]

Respecto a la adjudicación de capacidad, el artículo 21.5 establece que el Administrador de Infraestructuras ejercerá las funciones de gestión del tráfico de manera transparente y no discriminatoria.

Establecido por parte de la legislación vigente que el responsable de adjudicar la capacidad es el Administrador de Infraestructuras, ésta determina la posibilidad de establecer acuerdos marco entre el Administrador de Infraestructuras y un candidato, de reserva de capacidad con una duración superior a un horario de servicio, con la finalidad de dar certidumbre a los candidatos. En el Acuerdo Marco se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato (reserva de capacidad plurianual).

El Administrador de Infraestructuras, antes de celebrar un nuevo acuerdo marco, tendrá en cuenta, entre otros aspectos, la garantía de la optimización del uso de la capacidad de infraestructura disponible, las legítimas necesidades comerciales del candidato cuando este haya demostrado su intención y recursos reales para usar la capacidad solicitada en el acuerdo marco, las necesidades de los viajeros, la garantía del acceso equitativo a la infraestructura y el fomento de la eficiencia en el funcionamiento de la infraestructura.

Los acuerdos marco están regulados en el artículo 38.5 de la Ley del Sector Ferroviario, en el artículo 13 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016.

Por otra parte, el candidato puede solicitar la capacidad de forma anual acogiéndose al calendario de adjudicación, durante el horario de servicio.

El Administrador de Infraestructuras considera que el instrumento que mejor facilita la libre competencia en el transporte de viajeros es la celebración de acuerdos marco con los candidatos ya que:

- Permite que los posibles candidatos tengan una visión completa de la capacidad disponible y de las premisas de operación necesarias para utilizarla.
- Facilita la adjudicación de capacidad por un período prolongado, con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios.
- Propicia que las empresas gocen de una mayor seguridad jurídica de la que disponen si solicitan la capacidad utilizando el horario de servicio; seguridad jurídica necesaria para poder disponer de los recursos necesarios para materializar inversiones.

Por lo tanto, el establecimiento de acuerdos marco es el mecanismo legal que garantiza a las empresas ferroviarias la seguridad jurídica necesaria, superior a un horario de servicio, para invertir en servicios.

Actualmente, existen tres acuerdos marco firmados el 11 de mayo de 2020 por un periodo de 10 años para servicios de viajeros comerciales de alta velocidad (trenes tipo 300 km/h) entre el Administrador y los tres candidatos adjudicatarios de la primera oferta de capacidad en el año 2019:

- Renfe Viajeros S.M.E. S.A.
- Intermodalidad del Levante S.A. (ILSA)
- Ouigo España S.A.U.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 establece los procedimientos y criterios para la gestión de acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

El Reglamento establece en su artículo 5 las dos opciones por las que el Administrador de Infraestructuras puede adjudicar capacidad marco, es decir, celebrar acuerdos marco.

- Por una parte, es posible establecer un calendario anual o plurianual por el que invitará a los potenciales candidatos a presentar solicitudes de acuerdos marco. Una vez vencido el plazo establecido, el Administrador tramitará las solicitudes presentadas sin demora.
- Por otra, si no se ha establecido el calendario plurianual por parte del Administrador y se recibe una solicitud de celebración de un acuerdo marco a iniciativa de un candidato, el Administrador informará a los demás potenciales candidatos para determinar si ellos también estarían interesados en optar a la adjudicación de capacidad marco, disponiendo de 4 meses para dicha consulta. El Administrador podrá no informar a los demás candidatos si recibe una solicitud de modificación de menor importancia que no tenga incidencia en los demás acuerdos marco suscritos.

El establecimiento de plazos plurianuales para la solicitud de capacidad marco, así como la declaración de capacidad marco fue la opción elegida por el Administrador en el año 2019 al considerar que permite garantizar la mejor praxis en aras de la transparencia y no discriminación entre candidatos.

Por lo tanto, el Administrador de Infraestructuras optará nuevamente por el establecimiento de un plazo plurianual para la admisión de solicitudes en esta segunda oferta de capacidad marco.

Independientemente del mecanismo por el que se celebren los futuros acuerdos marco, el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 contempla en su artículo 3 que por parte del Administrador de Infraestructuras se elabore una declaración de capacidad marco en las líneas que proceda, en la que indicará, para cada tramo de línea por período de control y llegado el caso, por tipo de servicio, la información que se incluye en dicho precepto.

Para el proceso en el que se profundiza con el presente documento, el Administrador de Infraestructuras ha determinado, previa consulta con los potenciales interesados, las líneas que en este momento resulta apropiado incluir, teniendo en cuenta las obras que se están llevado a cabo en una gran parte de la RFIG, así como, la capacidad máxima para acuerdos marco para cada tramo de línea.

La información relativa a las relaciones y la capacidad que se incluirá en la nueva oferta de capacidad se encuentra desarrollada ampliamente en apartados posteriores. El calendario de admisión de solicitudes y su resolución, así como las reglas que regirán la adjudicación se publicarán en un documento posterior, durante el primer trimestre de 2025.

2. LA OFERTA DE CAPACIDAD MARCO

2.1. OBJETIVOS DE LA SEGUNDA OFERTA DE CAPACIDAD MARCO

Tras la exitosa experiencia obtenida con la primera oferta de capacidad marco, , el Administrador se propone darle continuidad, promoviendo y facilitando el libre acceso a otras líneas de la RFIG, atendiendo a otras tipologías de tráficos como aquellos que hacen uso del material rodante de ancho variable.

En esta segunda oferta de capacidad se persiguen los siguientes objetivos por parte del Administrador:

- Incrementar el tráfico para un mayor uso de la red de alta velocidad, respondiendo a la fuerte demanda social.
- Hacer llegar los beneficios de la liberalización a más territorios de España.
- Dar la oportunidad de incorporar al sistema ferroviario a más actores, al mismo tiempo que se consolidan los que ya operan.
- Poner en valor las nuevas infraestructuras que recientemente se han puesto en servicio.
- Promover la libre competencia en relaciones de ancho variable.

Se desarrollan brevemente estos objetivos en los siguientes apartados:

2.1.1. Incrementar el tráfico para un mayor uso de la red de alta velocidad.

Sigue siendo el primer estímulo del Administrador sacar el máximo rendimiento a su red y poner en valor para la sociedad las cuantiosas inversiones que se están realizando para mejorar la red ferroviaria española.

Después de la primera oferta de capacidad, los resultados hasta ahora obtenidos en relación con el número de viajeros que usan los servicios ferroviarios de alta velocidad indican que el proceso de liberalización ha conseguido incrementar sustancialmente el uso de la red.

Esta segunda oferta de capacidad marco busca seguir aportando un mayor uso de la red de Adif y Adif-AV, tanto por el tráfico generado en las nuevas líneas, como por la circulación eventual por las líneas ya afectadas por la primera oferta de capacidad y seguir mejorando la movilidad de las personas.

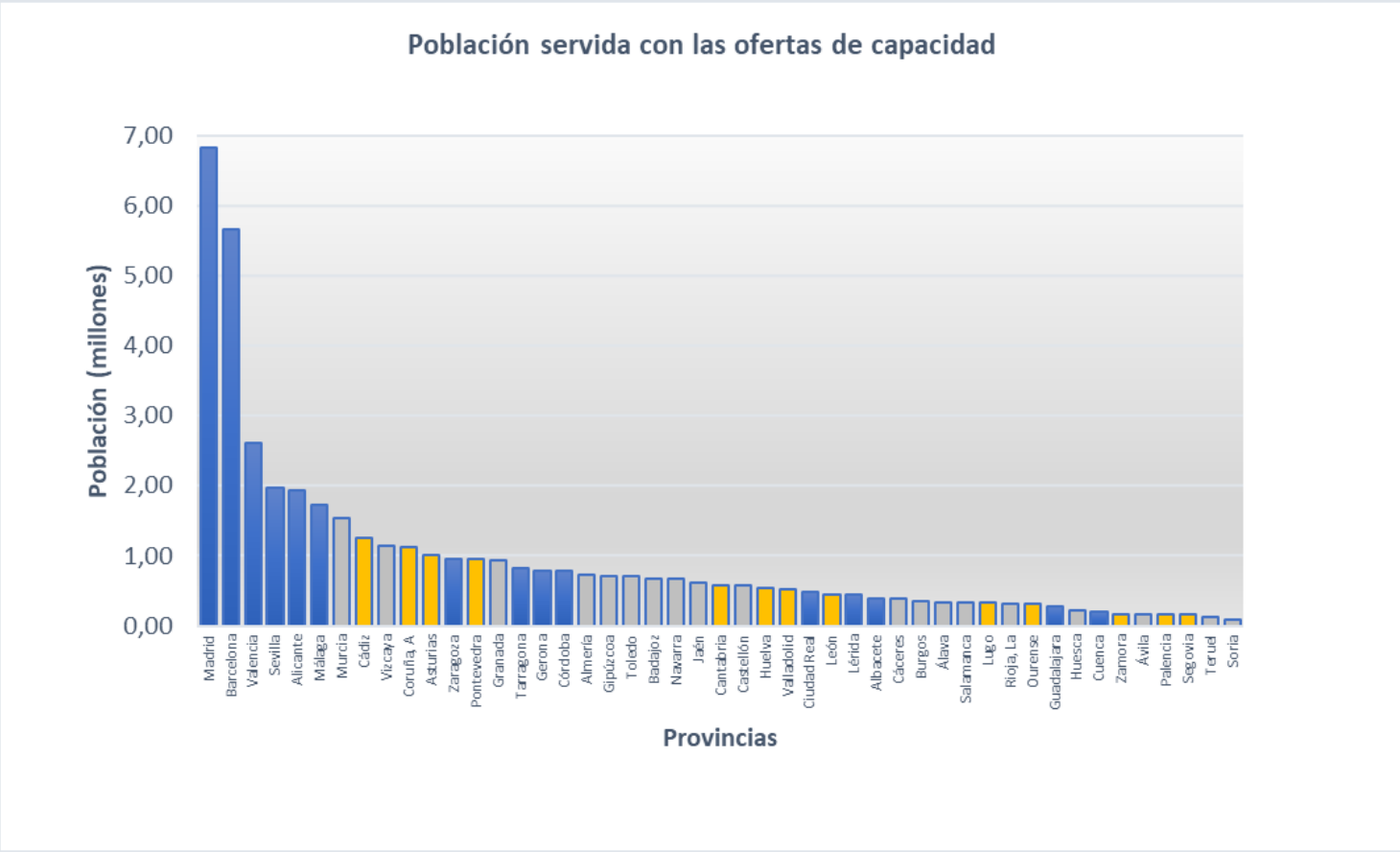
La puesta en servicio de nuevos tramos de línea debe lograr que la extensión de los servicios de alta velocidad posibilite un uso más eficiente de las infraestructuras.

2.1.2. Hacer llegar los beneficios de la liberalización a más territorios de España como respuesta a la fuerte demanda social.

La primera oferta de capacidad marco afectó a 15 de las 47 provincias accesibles por ferrocarril (29 %).

En términos de población suponía 25,5 millones de personas, es decir el 54 % de la población de España.

La estrategia de extensión del mercado en competencia ha de pasar por que los procesos alcancen a un mayor número de provincias, y presten servicio a un mayor porcentaje de población, ya que la explotación de la red de Infraestructuras de Adif y Adif AV tiene entre unos de sus objetivos primordiales la vertebración del territorio, además de atender a criterios socioeconómicos, operacionales y sociales e incrementar los beneficios medioambientales.



Población favorecida con la 1ª Oferta de Capacidad (azul) y la 2ª Oferta de Capacidad (amarillo)

La estimación es que la segunda oferta de capacidad llegue a 7,5 millones de personas que se sumarían a la población que alcanzó la primera oferta de capacidad, haciendo que un total de 33 millones de personas, esto es, un 69,5% de la población de España puedan beneficiarse de las ventajas de la competencia en los viajes por ferrocarril

La segunda oferta de capacidad alcanzaría a 13 provincias más que se añadirían a las 15 de la primera fase, totalizando un total de 28 de las 47 provincias accesibles por ferrocarril (60 %).

2.1.3. Dar la oportunidad de incorporación al sistema ferroviario a más actores, al mismo tiempo que se consolidan los que ya operan.

El Administrador de Infraestructuras tiene entre sus principios propiciar de forma razonable que todos los candidatos y empresas ferroviarias que quieran prestar sus servicios en la red ferroviaria puedan hacerlo, si ello es técnicamente posible.

La pluralidad de operadores es considerada por el Administrador como un atributo positivo para su red, pues impulsa la riqueza de visiones comerciales distintas, con variedad de ofertas de servicios y precios, y el fomento de una competencia eficiente entre todos los actores del mercado, que propicie un sistema ferroviario líder en la movilidad de sus ciudadanos.

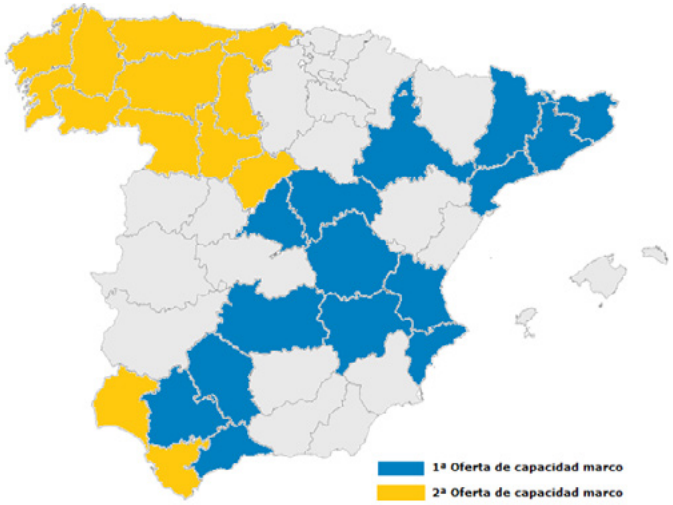
Paralelamente, se permite la consolidación y el desarrollo de los candidatos que ya operan en nuestra red, lo cual redunda en el beneficio de los ciudadanos, evitando rupturas de servicios y gozando de más servicios de las empresas que suelan utilizar en otras líneas gracias al efecto red.

2.1.4. Poner en valor las nuevas infraestructuras.

En los últimos tiempos, el Administrador ha puesto en servicio nuevas infraestructuras, lo cual ha supuesto acortar significativamente los tiempos de viaje en distintas relaciones, así como ampliar la capacidad de las estaciones que se encuentran más congestionadas.

Los nuevos tramos de líneas en servicio son complementarios a las líneas relacionadas con la primera oferta de capacidad; este hecho tendrá como consecuencias inmediatas:

- Una mayor vertebración del territorio.
- Una puesta en valor, además de las nuevas infraestructuras, de algunas líneas de alta velocidad ya en servicio con anterioridad.
- Dar acceso al sistema ferroviario a nuevos actores.
- Aumentar la cuota del ferrocarril en el reparto modal del transporte, con los beneficios que ello supone como medio de transporte más sostenible en relaciones nacionales.



Vertebración del territorio. Provincias beneficiadas con las dos ofertas de capacidad hasta ahora publicadas

2.1.5. Promover la libre competencia en relaciones de ancho variable

Una de las características específicas de la red ferroviaria española es la diversidad de anchos que existen, en concreto, tres anchos diferentes:

- Ancho ibérico, 1.668 mm, que se corresponde con la red histórica española, posteriormente unificada en Renfe en 1941; cuenta con unos 11.000 km.
- Ancho estándar, 1 435 mm, también conocido como ancho internacional o UIC; se desarrolló en España a partir de 1992 con la inauguración de la LAV Madrid-Sevilla, y se implantó posteriormente en la mayoría de las líneas de AV; cuenta con aproximadamente 4.000 km.
- Ancho métrico, 1.000 mm; cuenta con 1.193 km.

Además, existen 226 km de líneas de ancho mixto (tres carriles formando ancho ibérico y estándar).

Esta realidad ha condicionado el desarrollo de los tráficos y ha provocado que las grandes terminales de las ciudades con alta velocidad requieran disponer de esta dualidad de anchos en sus instalaciones, que obliga a repartir la capacidad disponible entre ambos, dadas las limitaciones de espacio de las estaciones situadas dentro de las ciudades.

Hasta la fecha, las relaciones de tráfico más competitivas son de ancho estándar, pero es innegable que existen ya relaciones muy competitivas de ancho variable, gracias a la utilización de trenes de ancho variable y de cambiadores de ancho desarrollados con éxito por las empresas españolas. Ejemplos de ello son las relaciones Madrid-Galicia o Madrid-Cádiz.

Por lo tanto, tras la puesta en operación de determinadas líneas y relaciones que han sido concebidas como líneas de alta velocidad con cambio de ancho, se prevé que se produzca un gran impulso a las relaciones que disponen de los dos tipos de ancho y, concretamente, de las líneas de alta velocidad de Galicia y de Asturias.

Se espera que ambas líneas tengan continuidad con una gran proyección de viajeros y desarrollen sus tráficos de manera análoga a como si dichas líneas fuesen en su totalidad de ancho estándar, dadas las altas velocidades comerciales conseguidas.

Se pretende, por tanto, promover la libre competencia en algunas de las relaciones de ancho variable más importantes por número de viajeros. Ello supone una novedad ya que:

- Requerirá que los candidatos a ser adjudicatarios de capacidad dispongan de material de ancho variable, el cual no está disponible en otros mercados,
- Posibilitará desarrollar relaciones de mayores distancias, que pueden generar interesantes nichos de mercado para el desarrollo de los tráficos de la red de alta velocidad, así como extender la competencia a líneas de la red convencional.

2.2. CORREDORES INCLUIDOS EN LA SEGUNDA OFERTA DE CAPACIDAD

La oferta de capacidad no debe constituirse en un elemento que predetermine la utilización de ciertas infraestructuras por parte de las empresas ferroviarias y candidatos y por ello debe garantizarse la independencia de éstos para planificar y ejecutar sus planes de negocio y su actividad en general.

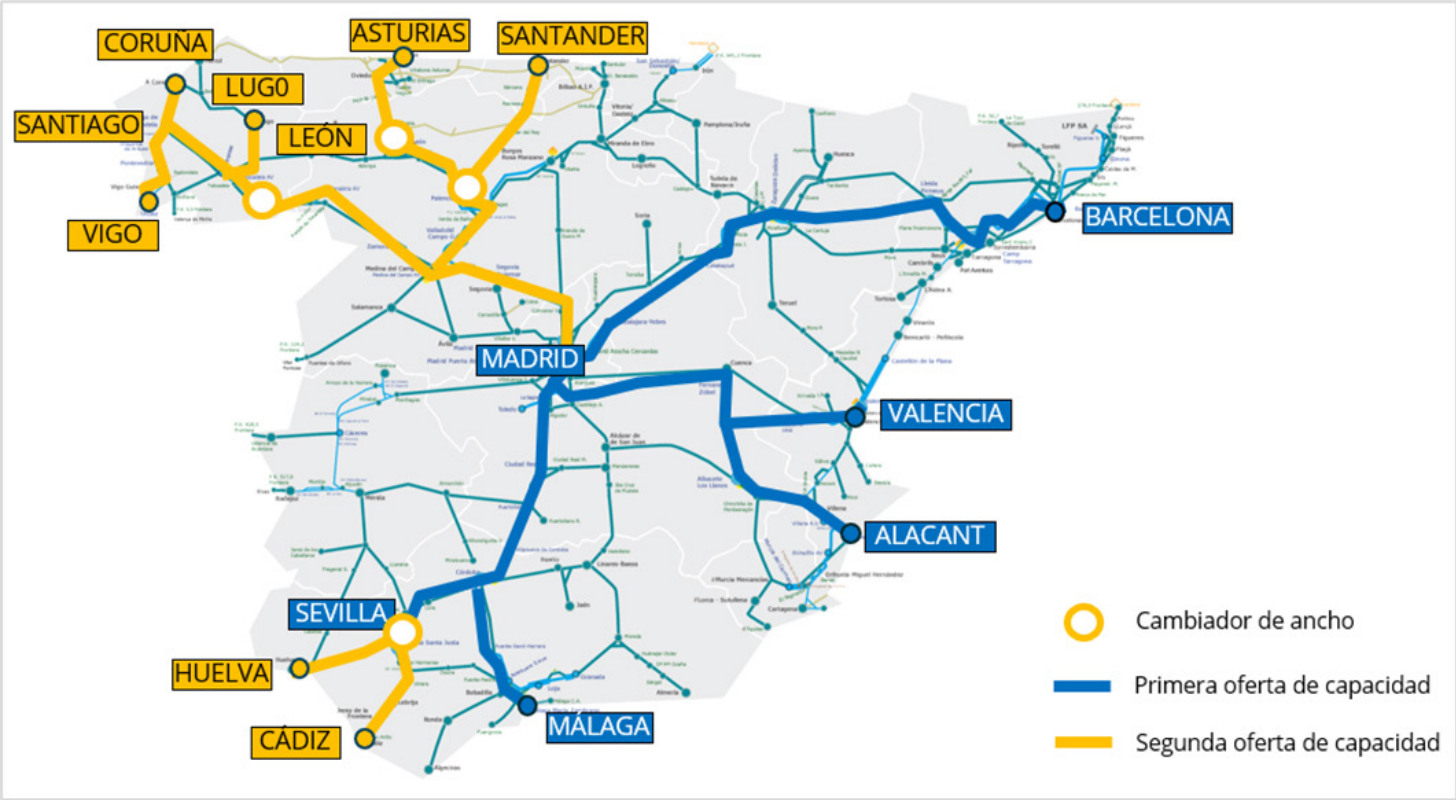
En este sentido, de forma previa a la publicación de esta oferta de capacidad, el Administrador puso en marcha, al igual que se hizo con la primera oferta de capacidad, una consulta del mercado para que las empresas ferroviarias pusiesen de manifiesto sus legítimas expectativas de negocio, determinando las relaciones, corredores y frecuencias que les resultaban de un mayor interés comercial.

Tomando como base los objetivos perseguidos en esta segunda oferta de capacidad, relacionados en los apartados anteriores, y la información recabada durante la fase de entrevistas con las empresas ferroviarias, el Administrador ha determinado aquellos corredores cuya inclusión en la declaración de capacidad considera más adecuada.

Para ello, se han seleccionado tres nuevos corredores y relaciones asociadas para los cuales se ha determinado la capacidad marco disponible.

Los corredores o líneas en donde el Administrador ofrecerá capacidad marco son las siguientes:

- Madrid-Galicia
- Madrid-Asturias/Cantabria
- Madrid-Cádiz/Huelva



Corredores propuestos para operar con servicios de ancho variable (en amarillo)

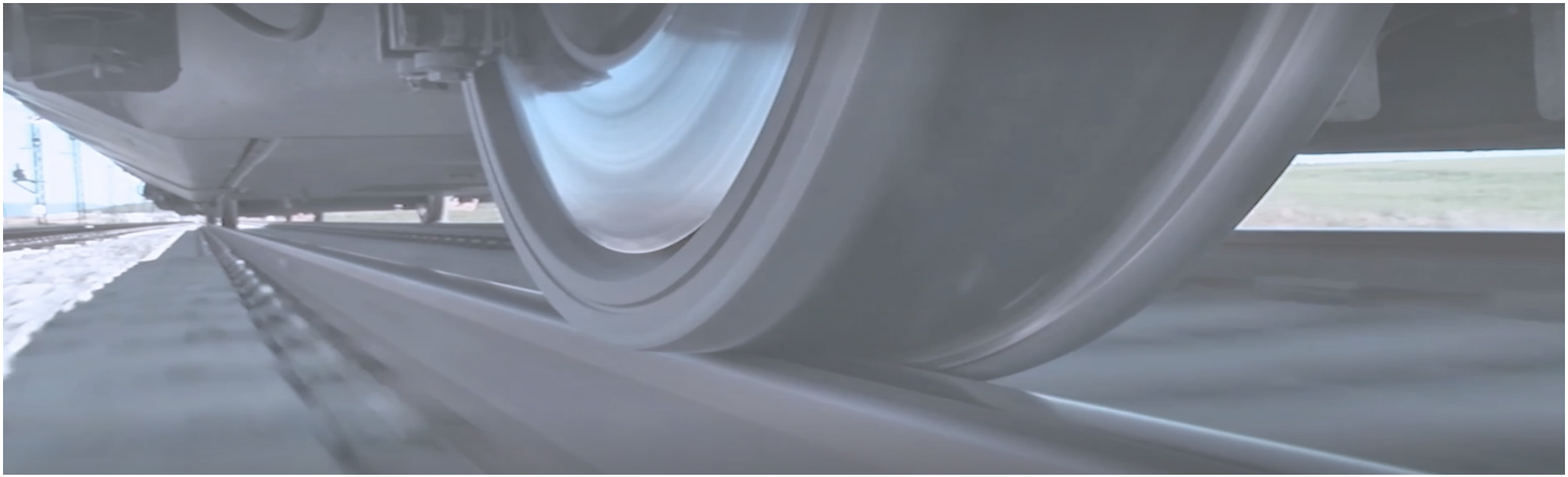
Las líneas incluidas en esta segunda oferta de capacidad, relacionadas en el párrafo precedente, dan, por una parte, cumplimiento a los objetivos de la segunda oferta de capacidad expuestos en el apartado nº2 del presente documento y, por otra parte, responden a las preferencias manifestadas por las empresas ferroviarias en las entrevistas realizadas con el Administrador.

El Administrador, al incluir estos corredores en la oferta de capacidad, y descartar de momento otros que se encuentran inmersos en importantes obras de la infraestructura (por ejemplo, la LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián), pretende aportar la seguridad necesaria de que la capacidad ofrecida va a estar a disposición del operador, eliminando posibles incertidumbres relacionadas con futuras puestas en servicio u otros problemas de carácter técnico.

En este sentido, es destacable el caso del Corredor Mediterráneo, de gran interés comercial para las empresas ferroviarias, pero que, sin embargo, no ofrece en el momento actual las suficientes garantías para poder formalizar un compromiso que implique la puesta a disposición de capacidad a corto plazo por parte del Administrador, debido al complejo problema del cambio de ancho de vía necesario en esta infraestructura. Esta operación, además de suponer una decisión que afecta a todo el sector y en donde todos los actores deberán haber concluido su proceso de adaptación, puede suponer cortes totales de línea o circulaciones en condiciones degradadas durante un tiempo prolongado. Teniendo en cuenta esto, el Administrador ha preferido no ofrecer una capacidad que no iba a tener unas determinadas garantías de calidad y de disponibilidad.

El presente Anejo a la Declaración sobre la Red contiene la oferta de capacidad marco (franjas horarias) que el Administrador ofrecerá para cada uno de los corredores indicados anteriormente.

La descripción del proceso de adjudicación de capacidad, los requisitos que deben cumplir los candidatos, plazo y procedimiento para efectuar la solicitud, etc., se publicarán en el primer trimestre de 2025, mediante la actualización de la Declaración sobre la Red.



OFERTA DE CAPACIDAD MARCO COMPLETA DESARROLLADA POR CORREDORES

CAPACIDAD MARCO DECLARADA

1. CORREDOR MADRID-GALICIA
2. CORREDOR MADRID-ASTURIAS / CANTABRIA
3. CORREDOR MADRID-CÁDIZ / HUELVA

1. CORREDOR MADRID-GALICIA

CAPACIDAD MARCO MÁXIMA EN SURCOS POR SENTIDO Y DÍA. SURCOS ESTUDIADOS A LA MÁXIMA VELOCIDAD DE LA LÍNEA.

EJE 16	SURCOS / DÍA Y SENTIDO - 19h		
	CAPACIDAD LÍNEA (Tramo más restrictivo: Taboadela AV-Ourense)	CAPACIDAD MARCO OFERTADA	% CAPACIDAD OFERTADA / TOTAL CAPACIDAD DISPONIBLE
MADRID - GALICIA	21,47	16	74,5%

HORARIO ORIENTATIVO (+- 30 MINUTOS)

CIRCULACIONES · 32 SURCOS / DÍA					
SURCO	ORIGEN	DESTINO	HORA SALIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIAJE ORIENTATIVO	PARADAS ORIENTATIVAS*
T-MDVC-1	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	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-5	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	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-9	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	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-13	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	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-17	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	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-21	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	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-25	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	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-29	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	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

CIRCULACIONES · 32 SURCOS / DÍA					
SURCO	ORIGEN	DESTINO	HORA SALIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIAJE ORIENTATIVO	PARADAS ORIENTATIVAS*
T-MDVC-2	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	6:00	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-6	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	8:00	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-10	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	10:00	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-14	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	12:00	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-18	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	14:00	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-22	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	16:00	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-26	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	18:00	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-30	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)

(1) Por capacidad de la malla, habrá dos surcos que sólo puedan llegar hasta Ourense.

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

2. CORREDOR MADRID-ASTURIAS / CANTABRIA

CAPACIDAD MARCO MÁXIMA EN SURCOS POR SENTIDO Y DÍA. SURCOS ESTUDIADOS A LA MÁXIMA VELOCIDAD DE LA LÍNEA

EJE 11	SURCOS / DÍA Y SENTIDO		
	CAPACIDAD LÍNEA (Tramo más restrictivo: Bif. Cerrato - Bif. Las Barreras)	CAPACIDAD MARCO OFERTADA	% CAPACIDAD OFERTADA / TOTAL CAPACIDAD DISPONIBLE
MADRID - ASTURIAS / CANTABRIA	22,8	12	52,6%

HORARIO ORIENTATIVO (+- 30 MINUTOS)

CIRCULACIONES · 24 SURCOS / DÍA					
SURCO	ORIGEN	DESTINO	HORA SALIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIAJE ORIENTATIVO	PARADAS ORIENTATIVAS
T-MDGS-1	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	6:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-3	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	7:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-5	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	8:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-7	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-9	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-17	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-19	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-21	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-23	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	17:00	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

CIRCULACIONES · 24 SURCOS / DÍA					
SURCO	ORIGEN	DESTINO	HORA SALIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIAJE ORIENTATIVO	PARADAS ORIENTATIVAS
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
T-MDGS-6	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-8	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-16	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-18	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-20	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-22	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	17:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-24	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	18:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-26	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	19:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-28	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	20:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

3. CORREDOR MADRID-CÁDIZ / HUELVA

CAPACIDAD MARCO MÁXIMA EN SURCOS POR SENTIDO Y DÍA. SURCOS ESTUDIADOS A LA MÁXIMA VELOCIDAD DE LA LÍNEA

EJE 14+04	SURCOS / DÍA Y SENTIDO		
	CAPACIDAD LÍNEA (Tramo más restrictivo: Camb. Majarabique - Bif. Los Naranjos)	CAPACIDAD MARCO OFERTADA	% CAPACIDAD OFERTADA / TOTAL CAPACIDAD DISPONIBLE
MADRID - CÁDIZ / HUELVA	21,47	8	37,3%

HORARIO ORIENTATIVO (+- 60 MINUTOS)

CIRCULACIONES · 16 SURCOS / DÍA					
SURCO	ORIGEN	DESTINO	HORA SALIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIAJE ORIENTATIVO	PARADAS ORIENTATIVAS*
T-MACH-1	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	6:00	4:30	Córdoba
T-MACH-3	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	8:00	4:30	Córdoba
T-MACH-5	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	10:00	4:30	Córdoba
T-MACH-7	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	12:00	4:30	Córdoba
T-MACH-9	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	14:00	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

CIRCULACIONES · 16 SURCOS / DÍA					
SURCO	ORIGEN	DESTINO	HORA SALIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIAJE ORIENTATIVO	PARADAS ORIENTATIVAS*
T-MACH-6	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	12:00	4:30	Córdoba
T-MACH-8	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	14:00	4:30	Córdoba
T-MACH-10	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	16:00	4:30	Córdoba
T-MACH-12	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	18:00	4:30	Córdoba
T-MACH-14	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	20:00	4:30	Córdoba

9 MAPAS

MAPAS RFIG

Mapa RFIG

Red Ferroviaria de Interés General.

Mapa 1

Estaciones de Viajeros, Longitud máxima de trenes de Viajeros, Núcleos de Cercanías y Distancias en Kilómetros.

Mapa 2

Principales Terminales de Transporte de Mercancías, Puntos fijos de Suministro de Gasoil, Longitud máxima de los Trenes de Mercancías, Basculas dinámicas, Rampas características en milésimas y Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la RFIG.

Mapa 3

Velocidades máximas, Tipos de Electrificación y Catenarias.

Mapa 4

Sistemas de Seguridad, Bloqueos.

NOTA:
Estos mapas están disponibles en la Web de ADIF - Alta Velocidad como archivo adjunto a esta Declaración sobre la Red, en formato Pdf interactivo que permite agregar y desagregar capas para visualizar e imprimir, individualmente el contenido de cada uno de ellos

La relación completa de mapas de la Red Ferroviaria de Interés General está disponible en el siguiente enlace:

10

CATÁLOGOS

CATÁLOGO 1 / Relación de Instalaciones de Servicio

CATÁLOGO 2 / Oferta de capacidad en Instalaciones de Servicio

CATÁLOGO 3 / Vías de apartado adscritas a Estaciones Coordinadas

CATÁLOGO 4 / Restricciones de Capacidad en la RFIG

CATÁLOGO 5 / Tablas de Costes del Suministro de Líneas Electrificadas

La relación completa de catálogos está disponible en el siguiente enlace:

CATÁLOGOS

CATÁLOGO 1
Relación de Instalaciones de Servicio

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_V.1 (ED 10/12/2024)

CATÁLOGO 3

Vías de apartado adscritas a ESTACIONES COORDINADAS

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_ V.1 (ED 10/12/2024)

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2025_V.1 (ED 10/12/2024)

adif
ALTA VELOCIDAD