

DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025





Edita:

DIRECCIÓ GENERAL DE NEGOCI I OPERACIONS COMERCIALS

Direcció d'Explotació Comercial

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

ÍNDEX

1

INFORMACIÓ
GENERAL

2

INFRAESTRUCTURA

3

CONDICIONS
D'ACCES

4

ADJUDICACIÓ
DE CAPACITAT

5

SERVEIS I
REGIM
ECONOMIC I
TRIBUTARI

6

OPERACIÓ I
GESTIÓ DEL
TRANSIT

7

INSTAL·LACIONS
DE SERVEI

8

ANNEXOS

9

MAPES

10

CATÀLEGS



1

INFORMACIÓ GENERAL

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

ÍNDEX

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARI A ESPANYA	9
1.2.1. XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL, RFIG	20
1.2.2. GRANS XIFRES DE LA XARXA FERROVIÀRIA TITULARITAT D'ADIF - ALTA VELOCITAT	20
1.3.1. MARC LEGAL	22
1.3.2. ESTATUS JURÍDIC DE LA DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA	22
1.3.3. SOL·LICITUDS, AL·LEGACIONS I RECLAMACIONS	23
1.5.1. PERÍODE DE VIGÈNCIA	25
1.5.2. PROCÉS D'ACTUALITZACIÓ	25
1.5.3. PUBLICACIÓ I DISTRIBUCIÓ	25
1.7.1. CORREDORS FERROVIARIS EUROPEUS DE MERCADERIES, RFC	29
1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) I ALTRES OPERACIONS INTERNACIONALS	30

1.1. Introducció

ANTECEDENTS

Amb data 31 de desembre de 2013 es crea l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad, com a organisme públic, mitjançant l'escissió de la branca d'activitat de construcció i administració de les infraestructures ferroviàries d'alta velocitat i d'altres que se li atribueixin i que estiguin encomanades fins a aquesta data a l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), de manera que la gestió de les xarxes que actualment administra aquesta entitat que, tant des del punt de vista tècnic com econòmic i de finançament, presenten notables diferències, es faci de forma independent (art. 1, Reial Decret Llei 15/2013, de 13 de desembre).

A partir de la data de creació, Adif - Alta Velocidad assumeix les funcions assignades a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias d'acord amb el que s'especifica en la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari, de 29 de setembre de 2015, i en les normes de desenvolupament, en relació amb les infraestructures ferroviàries de què tingui atribuïda la titularitat, i també amb les que se li atribueixin en un futur.

Mitjançant el Reial decret 1044/2013, de 27 de desembre, s'ha aprovat l'estatut de l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad.

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

ACTUALITZACIÓ DE LA DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA

ÍNDEX I ESTRUCTURA

Actualitzat l'índex de la Declaració sobre la Xarxa d'acord amb l'estructura comuna i la Guia d'Implementació aprovada per l'Assemblea General de Rail Net Europe el 31 de maig de 2023.

INCLUSIÓ DE NOUS ACTIUS A LA XARXA TITULARITAT D'ADIF - ALTA VELOCIDAD

S'hi incorpora informació detallada sobre la variació en els actius (altes, baixes i modificacions) de la Xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures, a causa de la modernització de la xarxa existent o, si escau, la posada en servei de trams nous. Així mateix, es relacionen les principals obres de millora i modernització que s'han executat o estan en execució a les infraestructures de titularitat d'Adif - Alta Velocidad.

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

Taxes i cànon

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

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció dels articles 96 i següents (d'acord amb la Modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, operada per la Llei 26/2022, de 19 de desembre), s'estableix que els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'establir les tarifes i aprovar un Reglament adoptat pel seu Consell d'Administració que s'haurà de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat i els seus valors s'hauran d'incloure a la Declaració sobre la Xarxa.

Així mateix, a la Disposició Transitòria Primera de la Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, s'estableix:

“Aplicació provisional dels cànon vigents i suspensió de l'entrada en vigor de la modificació de determinades sancions. Seguirà sent aplicable el sistema per a la determinació dels cànon ferroviaris vigent en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei, fins a l'aprovació i la publicació oficial dels valors obtinguts d'acord amb el sistema establert en la llei mateixa. Així mateix, es continua aplicant el règim sancionador previst en l'article 109 de la normativa anterior relatiu a les sancions per la comissió de les infraccions previstes als punts 2.1 i 2.2 de l'apartat U.2 de l'article 107, fins a l'aprovació conforme a aquesta llei del primer Reglament de determinació dels cànon ferroviaris”.

En el cas que en la data de publicació d'aquest document, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es trobi tramitant l'aprovació del Reglament, serà aplicable la Disposició Transitòria Primera de la Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

Preus per la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars

Durant el 2025 s'han d'aplicar els Preus per la prestació de Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars a la RFIG i a les àrees de les zones de servei ferroviari administrades per l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprovades per acord del Consell d'Administració d'Adif - Alta Velocidad el 28 de novembre de 2023, de conformitat amb l'Article 102 de la Llei del Sector Ferroviari.

HORARI DE SERVEI 2024/2025

S'ha actualitzat el Calendari d'adjudicació de capacitat de l'horari de servei 2024/2025, d'acord amb les directrius de Rail Net Europe (RNE) perquè els Candidats facin sol·licituds.

L'Horari de Servei 2026 entrarà en vigor el 14 de desembre de 2025 i estarà vigent fins al 12 de desembre de 2026 (tal com determina l'Art. 7.2 de l'Ordre FOM/897/2005). S'inclouen les dates determinades per a la realització dels Ajustaments Concertats i els Ajustaments Mensuals corresponents. Així mateix, s'inclou el Catàleg actualitzat de Solcs Internacionals dels Corredors Ferroviaris de Mercaderies Atlàntic i Mediterrani.

NORMATIVA FERROVIÀRIA ACTUALITZADA

S'ha actualitzat l'Annex D "Documentació de referència", amb la informació de la legislació en vigor més rellevant sobre el Sector Ferroviari de data 1 d'octubre de 2023, en l'àmbit tant nacional com europeu, que conté, addicionalment, les referències sobre la normativa principal tècnica vigent.

MAPES

S'hi inclouen els mapes de la RFIG, en què se n'ha actualitzat el contingut.

En aquests mapes nous, s'inclou tota la informació d'Adif i Adif - Alta Velocidad, conforme al contingut que especifiquen les llegendes de cadascun dels mapes; i, alhora, permeten visualitzar la informació agrupada pel que fa a xarxa o diferenciada en funció de la titularitat de les infraestructures de cadascun dels administradors d'infraestructures.

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARI A ESPANYA

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

El Pla potencia el manteniment de les infraestructures existents i garanteix la mobilitat mitjançant la prestació de les obligacions de servei públic (OSP) en condicions de qualitat.

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

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

Per a més informació, consulteu el lloc web: <https://www.mitma.gob.es/ferroviario>

1.1.1.1. PRINCIPALS AGENTS DEL SECTOR FERROVIARI A ESPANYA

MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE: ORGANITZACIÓ I FUNCIONS

Organització General

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



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

- a) La Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, de la qual depenen la Secretaria General de Transport Terrestre, la Secretaria General de Transport Aeri i Marítim i la Secretaria General de Mobilitat Sostenible.
- b) La Subsecretaria de Transports i Mobilitat Sostenible.

Com a òrgan de suport i assistència immediata al titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible hi ha un Gabinet, el titular del qual té el rang de director general.

Estan adscrits al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, a qui correspon la direcció estratègica, l'avaluació i el control dels resultats de la seva activitat, les entitats i els ens públics següents:

- a) Els ens públics Ports de l'Estat i Autoritats Portuàries.
- b) L'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif).
- c) L'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad.
- d) L'entitat pública empresarial RENFE - Operadora.
- e) L'entitat pública empresarial Enaire.
- f) L'entitat pública empresarial de Sòl (SEPES). La presidència d'aquesta entitat correspon al titular de la Secretaria d'Estat.



Funcions Relacionades amb el Ferrocarril

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

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

Organigrama del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible

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

ÓRGAN REGULADOR

Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, CNMC

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

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

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

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

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

En particular, exercirà, bé per iniciativa pròpia, bé a sol·licitud de les autoritats competents o parts interessades, les funcions següents:

- a) Salvaguardar la pluralitat de l'oferta en la prestació dels serveis sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les seves zones de servei ferroviari; i, també, vetllar perquè aquests serveis es prestin en condicions objectives, transparents i no discriminatòries.
- b) Garantir la igualtat entre empreses i, també, entre qualsevol candidat, en les condicions d'accés al mercat dels serveis ferroviaris.
- c) Determinar, a petició de les autoritats competents o de les empreses ferroviàries o Candidats interessats, que l'objecte principal d'un servei internacional de transport ferroviari de viatgers és transportar viatgers entre estacions espanyoles i altres Estats membres de la Unió Europea.
- d) Determinar, a petició de les autoritats competents, de l'administrador de la infraestructura, de les empreses ferroviàries o dels Candidats interessats, si està en perill l'equilibri econòmic d'un servei de transport subjecte a obligacions de servei públic per l'assignació de capacitat per fer serveis de transport ferroviari de viatgers totalment o parcialment coincidents. Si es decideix que l'equilibri econòmic pot perillar per causa del servei de transport de viatgers que el candidat vol explotar, ha d'indicar els canvis possibles que s'han d'introduir al servei perquè s'assegurin les condicions per a la concessió del dret d'accés a la infraestructura.
- e) Sol·licitar als administradors d'infraestructura, gestors d'instal·lacions de servei, empreses ferroviàries i Candidats, i també a d'altres empreses involucrades en assumptes que la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de verificar i comprovar, tota la informació necessària per a l'exercici de les seves funcions; en particular, quant a resolució de reclamacions, supervisió del mercat ferroviari, finalitats estadístiques i observació del mercat. El termini no pot excedir un mes llevat que, en circumstàncies excepcionals, l'òrgan peticionari acordi i autoritzi una pròrroga limitada, que no podrà excedir les dues setmanes, sempre de conformitat amb el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.
- f) Sol·licitar a la Comissió Europea que examini les mesures específiques adoptades per les autoritats nacionals en relació amb l'accés a la infraestructura i als serveis ferroviaris, la concessió de llicències, els canons o l'adjudicació de capacitat.

- g) Fer qualssevol altres funcions que se li atribueixin per llei o per norma reglamentària.
- h) Comprovar el compliment de les disposicions comptables aplicables i les disposicions sobre transparència financera que s'estableixen en els apartats 3 i 4, de l'article 21, de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, en el marc de la normativa ferroviària. A l'efecte, pot auditar o encarregar que s'auditin els administradors d'infraestructures, els explotadors d'instal·lacions de servei i, si escau, les empreses ferroviàries. Si es tracta d'empreses verticalment integrades, aquestes facultats s'estendran a totes les persones jurídiques. A més, també podrà treure conclusions dels comptes respecte de les qüestions de les ajudes estatals, de la qual cosa n'informarà les autoritats competents.
- i) Vetllar perquè els cànons i els preus privats establerts per l'administrador d'infraestructures compleixin el que disposen el Dret de la Unió Europea, la legislació del Sector Ferroviari i la seva normativa de desenvolupament; i també vetllar perquè no siguin discriminatoris.

Igualment, en el marc de les funcions que l'apartat anterior recull, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència supervisarà i controlarà, per iniciativa pròpia, les activitats dels administradors d'infraestructures ferroviàries i, si cal, les dels explotadors d'instal·lacions de servei i empreses ferroviàries, en relació amb els assumptes següents:

- a) La Declaració sobre la xarxa, en les versions provisional i definitiva, i també els criteris que s'hi estableixen; i, en particular, comprovarà si conté clàusules discriminatòries o atorga poders discrecionals a l'administrador d'infraestructures que aquest mateix pugui fer servir per discriminar els Candidats.
- b) El sistema, quantia o estructura de cànons, tarifes i preus per la utilització d'infraestructures i serveis.
- c) Autoritzar l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias a la continuïtat del cobrament de cànons en el cas d'una infraestructura declarada congestionada, en què les mesures definides al Pla d'augment de capacitat no avancen, bé per raons alienes al control de l'administrador d'infraestructures o bé perquè les opcions possibles no són viables des del punt de vista econòmic o financer.
- d) El procés de consulta previ a la fixació de cànons i tarifes entre empreses ferroviàries o Candidats i els administradors d'infraestructures, i intervenir quan prevegi que el resultat del procés pot contravenir les disposicions vigents.
- e) Les disposicions sobre accés a la infraestructura i als serveis ferroviaris, i també el procediment d'adjudicació i els seus resultats.
- f) Gestió del trànsit.
- g) Planificació de la renovació i manteniment programat o no programat.
- h) Compliment dels requisits de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, inclosos els relatius als conflictes d'interessos, independència de les funcions essencials, imparcialitat de l'administrador de les infraestructures ferroviàries respecte a la gestió del trànsit i la planificació del manteniment, i també l'externalització i compartició de les funcions de l'administrador de les infraestructures ferroviàries.

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

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

- Participarà i col·laborarà en una xarxa de reguladors ferroviaris coordinada per la Comissió Europea.
- Cooperarà estretament amb la resta d'organismes reguladors, mitjançant acords de treball, amb fins d'assistència mútua en les tasques de supervisió del mercat i tractament de reclamacions o investigacions.
- Cooperarà amb la resta d'organismes reguladors per elaborar principis i pràctiques comunes, incloses disposicions, per a la presa de les decisions en relació amb les funcions recollides en aquest article, i també per a la resolució dels conflictes que sorgeixin en els serveis internacionals.
- Intercanviarà informació amb la resta d'organismes reguladors sobre el seu treball i els seus motius i pràctiques en la presa de decisions i, en particular, sobre els principals aspectes dels procediments i els problemes d'interpretació de la legislació de la Unió en l'àmbit ferroviari que s'incorpora en els ordenaments nacionals; i cooperaran d'altres maneres per coordinar les seves preses de decisions en el conjunt de la Unió.
- Cooperarà, en el marc de les funcions reconegudes en aquest article, amb altres organismes reguladors afectats, sobre qüestions relacionades amb serveis internacionals, a fi de preparar les decisions respectives i arribar a adoptar una resolució sobre la qüestió.
- Cooperarà i consultarà els organismes reguladors de tots els Estats membres, si cal a la Comissió Europea, en el cas de reclamacions o d'investigacions per iniciativa pròpia, sobre qüestions d'accés o tarifació relacionades amb una franja internacional i, també, en relació amb la supervisió de la competència al mercat dels serveis de transport ferroviari internacional; i els demanarà tota la informació necessària abans de prendre la seva decisió. Alhora, quan es consulti la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència a efectes del tractament d'una reclamació o investigació en una franja internacional, haurà d'aportar tota la informació que tingui dret a sol·licitar, al seu torn, en virtut de l'ordenament jurídic espanyol.
- Si la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència rep una reclamació, o fa una investigació per iniciativa pròpia, transmetrà la informació pertinent a l'organisme regulador competent.
- Podrà revisar les decisions i les pràctiques de les associacions d'administradors d'infraestructures en matèria de cànons o adjudicació de capacitat en relació amb el transport ferroviari internacional.
- Cooperarà amb els reguladors ferroviaris d'altres estats de la Unió Europea en relació amb infraestructures de titularitat compartida, quan els Estats concernits ho acordin, per unificar les conseqüències de les seves decisions.

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

En el Sector Ferroviari, correspon a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència en exclusiva conèixer i resoldre les reclamacions que presentin les empreses ferroviàries i la resta de Candidats pel que fa a l'actuació de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, els explotadors d'instal·lacions de servei o prestadors dels serveis i, també, les empreses ferroviàries i altres Candidats, i que tinguin a veure, en particular, amb:

1. El contingut i l'aplicació de les declaracions sobre la xarxa.
2. Els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats.
3. La quantia, l'estructura o l'aplicació dels cànons, les tarifes i els preus que se'ls exigeixin o se'ls puguin exigir.
4. Qualsevol tracte discriminatori en l'accés a les infraestructures o a les instal·lacions de servei, i en relació amb els serveis que s'hi duen a terme.

5. La prestació de serveis en els corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.
6. Les reclamacions o investigacions relacionades amb una franja internacional quan sigui procedent conèixer-la i resoldre-la; i, en els altres casos, cooperarà amb els òrgans reguladors del mercat ferroviari dels altres Estats membres de la Unió Europea competents amb la franja internacional.
7. La gestió del trànsit.
8. La planificació de la renovació i el manteniment programat o no programat.
9. El compliment dels requisits de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, inclosos els relatius als conflictes d'interessos, la independència de les funcions essencials, la imparcialitat de l'administrador de les infraestructures ferroviàries respecte a la gestió del trànsit i la planificació del manteniment; i, també, l'externalització i compartició de les funcions de l'administrador de les infraestructures ferroviàries.

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

ÒRGANS COL·LEGIATS

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



CIAF - Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris (CIAF)



CCTMP - Comissió per a la Coordinació del Transport de Mercaderies Perilloses (CCTMP)



CNTT - Comissió per a la Coordinació del Transport de Mercaderies Peribles (FRC)



FRC - Consell Nacional de Transports Terrestres (CNTT)

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

AGÈNCIA ESTATAL DE SEGURETAT FERROVIÀRIA

El 23 de desembre de 2014, es publica al Butlletí Oficial de l'Estat el Reial decret 1072/2014, de 19 de desembre, pel qual es crea l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i se n'aprova l'Estatut. En l'àmbit de competències corresponents a l'Estat, l'AESF té per objecte la detecció, anàlisi i avaluació dels riscos de seguretat en el transport per ferrocarril, i es configura com un organisme públic dels que regula la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del Sector Públic.

L'AESF es guiarà pels següents **PRINCIPIIS D'ACTUACIÓ**:

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

L'AESF ha d'exercir, com a autoritat responsable de la seguretat ferroviària, les següents **COMPETÈNCIES**:

- a) Vetllar pel manteniment general de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General, mitjançant la supervisió del compliment de les obligacions dels diferents actors en aquesta matèria.
- b) Autoritzar l'entrada en servei dels subsistemes estructurals que constitueixen el sistema ferroviari, i comprovar que mantenen els requisits.
- c) Supervisar el compliment dels requisits essencials per part dels components d'interoperabilitat.
- d) Autoritzar la posada en servei de vehicles.
- e) Expedir, renovar, modificar o revocar els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries; i, també, supervisar-los posteriorment.
- f) Expedir, renovar, modificar o revocar les autoritzacions de seguretat dels administradors d'infraestructura; i, també, supervisar-les posteriorment.
- g) Proposar, elaborar i desenvolupar el marc normatiu de seguretat i supervisar-ne el compliment per part dels agents del sistema ferroviari; i, també, formular propostes, directrius i recomanacions normatives, incloses les especificacions tècniques dels subsistemes ferroviaris.
- h) Fer el seguiment dels objectius i els nivells de seguretat per mitjà dels indicadors i les estadístiques d'accidentalitat; i, també, elaborar informes en matèria de seguretat del transport ferroviari.
- i) Organitzar i gestionar el Registre Especial Ferroviari. També, supervisar la inscripció deguda del personal ferroviari i de la matriculació del material rodant i dels inventaris, estadístiques i bases de dades relacionades amb la seguretat del transport ferroviari, inclosos els inventaris d'infraestructures.
- j) Concedir l'homologació i, si cal, suspendre-la i revocar-la, dels centres de formació i centres de reconeixement psicofísic del personal ferroviari.
- k) Concedir l'homologació i, si cal, suspendre-la i revocar-la, dels centres de manteniment; i, també, la certificació de les entitats encarregades de manteniment.
- l) Exercir les competències del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en matèria de personal ferroviari; i, en particular, atorgar, renovar, suspendre i revocar les llicències i títols de conducció de personal ferroviari; i, també, proposar el contingut de les proves d'obtenció de títols facilitadors del personal ferroviari, aprovar els continguts mínims dels programes de formació per a l'obtenció de les habilitacions i les condicions de capacitat psicofísica per a la certificació de valoració d'aptitud personal.



- m) Assistir i participar en els grups de treball de l'Agència Europea Ferroviària i en altres Organitzacions nacionals i internacionals relacionades amb la seguretat o interoperabilitat del transport ferroviari.
- n) Exercir les competències del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en matèria de transport de mercaderies perilloses per ferrocarril.
- o) Exercir les competències que corresponen al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en relació amb la defensa del domini públic ferroviari i amb la modificació de la línia límit de l'edificació, sens perjudici de les competències que corresponguin a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- p) Exercir la potestat sancionadora en matèria de seguretat ferroviària.
- q) Les altres funcions que se li assignin per norma, legalment o reglamentàriament.

A l'AESF també li correspon l'atorgament, suspensió i revocació de llicències a les empreses ferroviàries, i també les habilitacions d'altres Candidats diferents d'aquestes empreses, incloent-hi l'elaboració i la iniciativa dels projectes normatius en relació amb la sol·licitud i la documentació justificativa de les llicències.

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF

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

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

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

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF - ALTA VELOCIDAD

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

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

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

ORGANIGRAMA D' ADIF - ALTA VELOCIDAD



Funcions d'Adif - Alta Velocidad

D'acord amb el que estableix l'art. 23 de la LSF i de conformitat amb el RD 1044/2013, de 27 desembre, pel qual s'aprova l'Estatut d'Adif - Alta Velocidad, corresponen a l'administrador d'infraestructures les funcions següents:

- L'aprovació dels projectes bàsics i de construcció d'infraestructures ferroviàries de titularitat seva que hagin de formar part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i la seva construcció, sempre que es dugui a terme amb els recursos propis i d'acord amb el que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible determini.
- La construcció amb recursos aliens d'infraestructures ferroviàries, conforme al conveni corresponent.
- L'administració de les infraestructures ferroviàries de titularitat seva i de les que se li encomanin mitjançant el conveni oportú.
- La prestació del paquet d'accés mínim a la infraestructura ferroviària i la realització dels mecanismes de coordinació, recollits en l'article 20.2.
- El control, vigilància i inspecció de la infraestructura ferroviària que administri, de les seves zones de protecció i de la circulació ferroviària que hi hagi.
- L'explotació dels béns de titularitat seva, la dels béns que se li adscriguin i la d'aquells de què se li encomani la gestió.
- L'elaboració, aprovació i publicació de la declaració sobre la xarxa.
- L'adjudicació de capacitat d'infraestructura a les empreses ferroviàries i la resta de Candidats enumerats a l'article 34 que ho sol·licitin, i la formalització d'acords marc amb les empreses mateixes.

- i) La prestació, si cal, dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.
- j) L'aprovació i el cobrament dels preus privats per la prestació dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.
- k) La determinació, la revisió i el cobrament dels cànons per fer servir les infraestructures ferroviàries, d'acord amb el règim legal i reglamentari d'aplicació.
- l) La cooperació amb els organismes que en altres Estats membres de la Unió Europea administrin les infraestructures ferroviàries, prevista a l'article 20.3, per establir i adjudicar capacitat d'infraestructura que abasti més d'una xarxa nacional; i, també, la participació i cooperació a la Xarxa Europea d'Administradors d'Infraestructures.
- m) La resolució de les reclamacions de responsabilitat patrimonial que es formulin respecte de l'actuació de l'administrador d'infraestructures mateix.
- n) L'elaboració i l'execució d'estudis o projectes en matèria de mobilitat sostenible o transport ferroviari.
- o) Qualsevol altres que se li assignin en aquesta llei o en les disposicions de desplegament.
- p) L'adquisició d'energia elèctrica per al subministrament del servei de corrent al sistema ferroviari.

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

ADIF - Alta Velocidad ha encomanat la realització de determinades activitats a l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, segons Conveni d'Encàrrec de Gestió aprovat per acord del Consell d'Administració d'Adif - Alta Velocidad amb data 20 de desembre de 2019, publicat mitjançant Resolució, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (BOE núm. 35, de 10 de febrer de 2020), entre d'altres, les següents:



- Manteniment d'infraestructura
- Circulació i gestió de capacitat
- Seguretat en la circulació
- Seguretat i protecció civil
- Coordinació i seguiment d'operacions
- Estacions
- Combustible
- Gestió de l'àrea internacional
- Auditoria interna

No obstant el que s'ha dit, Adif - Alta Velocidad manté les competències i responsabilitats que com a administrador d'infraestructura ferroviària li són pròpies.

MISSIÓ I VISIÓ

ADIF - Alta Velocidad és una entitat pública empresarial, adscrita al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i que exerceix un paper principal com a dinamitzador del Sector Ferroviari, tot fent del ferrocarril el mitjà de transport per excel·lència, i facilita l'accés a la infraestructura en condicions d'igualtat.

Missió

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

Visió

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

EMPRESSES FERROVIÀRIES I CANDIDATS INSCRITS AL REGISTRE ESPECIAL FERROVIARI

El llistat d'empreses amb llicència i certificats de seguretat es pot consultar a la pàgina web de l'AESF:

http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/LANG_CASTELLANO/AGENTES/EMPFERRO/

1.2. Objectius de la Declaració sobre la Xarxa

La DR és el document que l'administrador d'infraestructures ofereix a les EF i altres Candidats per donar-los a conèixer les característiques de la infraestructura i les condicions d'accés a la RFIG titularitat de l'administrador d'infraestructures, i també les característiques i la descripció de les instal·lacions de servei i la prestació de serveis en aquestes instal·lacions.

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

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

1.2.1. XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL, RFIG

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

Tots els elements que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'han d'incloure al Catàleg de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en què es relacionen les línies i trams d'acord amb un codi oficial, expressant-ne l'origen i la destinació i una breu referència a les característiques tècniques, i també les estacions de viatgers i les terminals de mercaderies.

A l'annex G d'aquesta DR s'inclou el Catàleg d'eixos i línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que l'administrador d'infraestructures gestiona, de conformitat amb el que indiquen l'Ordre FOM 710/2015, de 30 de gener, actualitzada d'acord amb el que indica l'Ordre FOM/925/2018, de 10 de setembre, i les ordres TMA/1240/2020, de 8 de desembre, TMA/488/2021, de 19 de maig, i TMA/1108/2022, d'11 de novembre, i el que disposa l'art. 4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

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

GRANS XIFRES D'ADIF - ALTA VELOCIDAD	
Actius no corrents	51.835.273* milers €
Fons propis	14.355.864* milers €
Patrimoni Net	27.093.379* milers €
Empleats ADIF-Alta Velocidad	249 ⁽¹⁾

(1) Dades 31/12/2024 / * Dades provisionals a 31/12/2024

ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS	
Núm d' Estacions	46

Dades a 31/12/2024

INFRAESTRUCTURA I CIRCULACIÓ

(*) Xarxa ferroviària de titularitat d'Adif - Alta Velocidad	3.981,4	Km.
• Xarxa d'alta velocitat d'ample estàndard pur (1.435 mm de separació de carrils)	3.026,4	Km.
• Xarxa d'alta velocitat d'ample ibèric (1.668 mm de separació de carrils)	175,3	Km.
• Xarxa convencional d'ample ibèric pur (1.668 mm de separació de carrils)	580,7	Km.
• Xarxa mixta (combinació ample ibèric i ample estàndard)	199,1	Km.
Línies equipades amb ERTMS	2.736,2	Km.
Línies equipades amb ASFA	3.981,4	Km.
Línies Equipades amb Sistemes de Bloqueig Automatitzats	3.976,9	Km.
Línies dotades amb CTC	3.905,9	Km.
Línia electrificada	3.752,3	Km.
(**) Núm. Circulacions de Trens	389.484	

*1a versió trimestral 2025 de Tramificació Comuna./ Citra 1 de gener 2025

** Dades acumulades fins a desembre de 2024.

1.3. Aspectes Legals

1.3.1. MARC LEGAL

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

1.3.2. ESTATUS JURÍDIC DE LA DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA

Consideracions Generals

La DR té caràcter vinculant per a les EF i per als candidats que vulguin accedir a les infraestructures per prestar serveis de transport ferroviari; i, també, per a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, quant als drets i les obligacions que se'n derivin.

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

Informació sobre seguretat en la circulació

En qüestions de seguretat, en relació amb la circulació i la reglamentació, la informació continguda en aquesta DR té caràcter únicament informatiu, i és aplicable, en qualsevol cas, el que especifica el capítol 6 d'aquesta DR. Així mateix, si en el contingut de la DR hi ha discrepància amb el que recullen els documents tècnics i reglamentaris vigents en matèria de seguretat i interoperabilitat ferroviàries, han de prevaldre sempre aquests últims.

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

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

1.3.3. SOL·LICITUDS, AL·LEGACIONS I RECLAMACIONS

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

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

1.4. Estructura de la DR

El contingut d'aquesta DR s'ajusta al que l'annex III de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari estableix, i al que l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la Declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària indica.

L'estructura d'aquest document és, alhora, coherent amb l'índex comú fixat per Rail Net Europe, d'acord amb l'última actualització de l'estructura comuna i la Guia d'Implementació aprovada per Rail Net Europe a l'Assemblea General celebrada el 31 de maig de 2023, organització a què contribueix activament l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. En la Declaració s'ha aplicat l'estructura comuna de RNE, que té com a objectiu que tots els candidats i empreses ferroviàries puguin accedir a documents similars en els diferents països i disposin de la mateixa informació i de la mateixa ubicació. Amb això es faciliten els procediments d'accés a la infraestructura, especialment en la programació de trànsits internacionals.

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

CAPÍTOL 1

Informació general: breu descripció del sector ferroviari a Espanya.

CAPÍTOL 2

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

CAPÍTOL 3

Condicions d'accés; Conté els requisits legals necessaris que regulen l'accés a la RFIG titularitat d'Adif - Alta Velocidad de les empreses ferroviàries.

CAPÍTOL 4

Adjudicació de capacitats: descriu el procés pel qual l'administrador d'infraestructures assigna franges horàries a les empreses ferroviàries i candidats, i també capacitat en instal·lacions de servei.

CAPÍTOL 5

Serveis d'Adif - Alta Velocidad; Descripció dels serveis que pot prestar Adif - Alta Velocidad i règim econòmic i tributari; descripció de les taxes ferroviàries i cànons, així com dels preus per prestació dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars.

CAPÍTOL 6

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

CAPÍTOL 7

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

ANNEXOS

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

MAPES

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

RELACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SERVEI

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

CATÀLEG D'OFERTA DE CAPACITAT A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

Relació de vies ofertes a les instal·lacions de servei titularitat de l'administrador d'infraestructures.

CATÀLEG DE LES RESTRICCIONS DE CAPACITAT A LA RFIG

Relació de restriccions de la capacitat.

CATÀLEG DE VIES D'APARTAT ADSCRITES A ESTACIONS COORDINADES

Relació de vies ofertes a les estacions coordinades.

CATÀLEG DE LES TAULES DE COSTOS DEL SUBMINISTRAMENT DE LÍNIES ELECTRIFICADES

Document que s'actualitza mensualment amb els preus i les ràtios que serveixen per emetre la factura corresponent dels serveis que s'han fet cada mes.

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

1.5.1. PERÍODE DE VIGÈNCIA

La DR ha d'entrar en vigor després de la publicació i s'ha d'aplicar a les sol·licituds de capacitat i a les operacions de transport ferroviari de l'horari de servei comprès entre el 15 de desembre de 2024 a les 00:00 h i el 13 de desembre de 2025 a les 24:00 h, i l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la podrà actualitzar quan així ho requereixin els continguts.

1.5.2. PROCÉS D'ACTUALITZACIÓ

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

Pel que fa a aspectes subjectes a variació regular (informacions tècniques), les modificacions que hi pugui haver tindran efectes immediats des de la publicació o des de la data en què es disposi a la modificació mateixa.

1.5.3. PUBLICACIÓ I DISTRIBUCIÓ

Aprovada la Declaració sobre la xarxa pel Consell d'Administració d'Adif - Alta Velocidad es publica a la web, www.adifaltavelocidad.es en format PDF o similar.

La Declaració sobre la xarxa es publica en llengua castellana, en les llengües cooficials de les diferents comunitats autònomes i, també, en llengua anglesa. En cas de discrepància quant al contingut, la versió en llengua castellana prevaldrà.

L'administrador d'infraestructures posa a la disposició de les EF i altres candidats una organització que presta servei integral per facilitar l'accés a la infraestructura ferroviària, tant per a la prestació dels diferents serveis de transport de viatgers i mercaderies com per fer proves a les infraestructures ferroviàries.

A continuació es detalla el Directori d'Adif - Alta Velocidad.

1.6. Directori d'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
28020-Madrid

Comunicació i Relacions Externes



Subdirección de Relaciones con los Medios

Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa (Adif)



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid

Finestreta única per a empreses ferroviàries i candidats



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial (Adif)



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid

Autorització de connexions a la RFIG, Carregadors



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial (Adif)



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid

Autorització per a la Realització de Proves a la RFIG



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
28020-Madrid

Informació sobre Estacions de Viatgers



Subdirección de Servicios al Cliente y Planificación

Dirección de Estaciones de Viajeros (Adif)

Gestión de Instalaciones de Servicios



Avenida Pío XII, 110; Edificio 18
28036-Madrid

Informació sobre Subministrament d'Energia Elèctrica de Tracció



Subdirección de Gestión de Energía Eléctrica de ADIF-Ata Velocidad



Avenida Pío XII,97 -1ª planta
28036-Madrid

RNE Finestreta única (OSS RNE) Informació general d'accés a la xarxa



Ventanilla Única Adif (Adif OSS)

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



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

RNE Finestreta única (OSS) del corredor Atlàntic de mercaderies europeu



Ventanilla Única (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo

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



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

Assignació de capacitats en línies ferroviàries integrades 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
28036-Madrid

Control de Trànsit de Trens i Plans de Contingències



Centro de Gestión de Red H24

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



Calle Méndez Álvaro, 1
28045-Madrid

Seguretat a la Circulació



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Autorització del Material Rodant



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Informació sobre Protecció Civil



Dirección de Protección y Seguridad



Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 49
Edificio andén vía 1
28036-Madrid

Estudis per a Transports Excepcionals



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Innovació Tecnològica

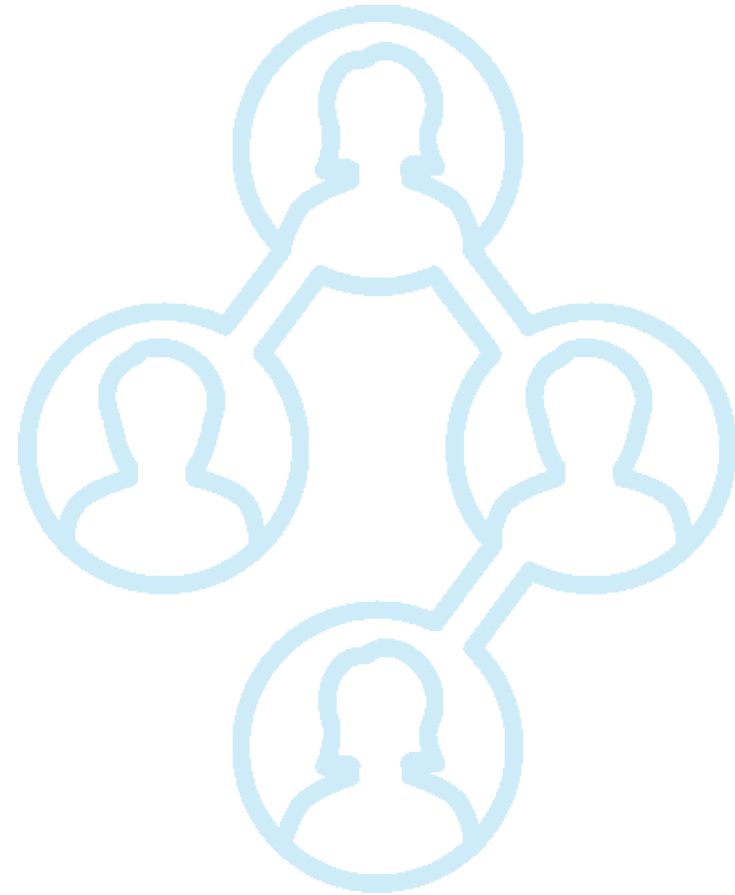


Centro de Tecnologías Ferroviarias

Subdirección de Innovación Estratégica



Calle Severo Ochoa, 9
29590-Campanillas (Málaga)



1.7. Cooperació internacional entre els diferents Administradors d'Infraestructures

1.7.1. CORREDORS FERROVIARIS EUROPEUS DE MERCADERIES, RFC

El Reglament (UE) No 913/2010 DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL, de 22 de setembre de 2010, sobre una xarxa ferroviària europea per a un transport de mercaderies competitiu, va entrar en vigor el 9 de novembre del 2010. Aquest reglament requereix que els Estats membres estableixin corredors de mercaderies orientats al mercat internacional per assolir els objectius següents:

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

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias participa en dos corredors ferroviaris europeus de mercaderies, l'Atlàntic i el Mediterrani, de conformitat amb les disposicions del Reglament.

Corredor Atlàntic

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i els administradors d'infraestructures de Portugal (IP), França (SNCF Réseau) i Alemanya (DB Netz) integren aquest corredor de més de 6.200 km de rutes per l'eix Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões/Valongo - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/Paris/Nantes/La Rochelle/ Le Havre/ Metz/Estrasburg - Mannheim, travessant les fronteres internacionals de Vilar Formoso /Onoro Springs, Elvas/Badajoz, Irún/Hendaya i Forbach/Saarbrücken.

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

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

Corredor Mediterrani

L'administrador de la infraestructura ferroviària, juntament amb Línea Figueras Perpignan S.A. (LFP), Société Nationale des Chemins de fer Français – Réseau (SNCF Réseau), OcVia (OcVia), 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), formen aquest Corredor.

El corredor Mediterrani connecta Madrid, Algeciras i els principals ports de la costa est espanyola amb Europa a través de França. Suma més de 7.000 km de vies al llarg de l'eix Almeria-Valencia/Algeciras_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Venice-Trieste/ Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

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

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

1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) I ALTRES COOPERACIONS INTERNACIONALS

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

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

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

Finestreta única de contacte de l'Administrador 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 relació de contactes de les OSS està disponible a: <https://rne.eu/organisation/>

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias forma part de les organitzacions internacionals següents:

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

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

2

INFRAESTRUCTURA

2.1. Introducció

2.2. Àmbit de la Xarxa de Titularitat d'ADIF-AV

2.3. Descripció de la Xarxa

2.4. Restriccions de Trànsit

2.5. Disponibilitat de la Infraestructura

2.6. Desenvolupament de la Infraestructura

ÍNDEX

2.2.1. LÍMITS GEOGRÀFICS	35
2.2.2. CONNEXIONS AMB ALTRES XARXES	35
2.3.1. TIPOLOGIA DE VIES	39
2.3.2. AMPLE DE VIES	39
2.3.3. ESTACIONS DE VIATGERS I TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES	39
2.3.4. GÀLIB	39
2.3.5. LÍMIT DE CÀRREGA	40
2.3.6. RAMPES CARACTERÍSTIQUES	41
2.3.7. VELOCITATS MÀXIMES	41
2.3.8. LONGITUD MÀXIMA DELS TRENS	42
2.3.9. SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA ELÈCTRICA	42
2.3.10. SISTEMES DE SEGURETAT I SENYALITZACIÓ	43
2.3.11. SISTEMES DE CONTROL I GESTIÓ DEL TRÀNSIT	45
2.3.12. SISTEMES DE COMUNICACIÓ	46
2.3.13. SISTEMES DE CONTROL I PROTECCIÓ DEL TREN	46
2.3.14. AUTOPISTES FERROVIÀRIES	48
2.3.15. PROTECCIÓ I SEGURETAT	48
2.4.1. INFRAESTRUCTURES ESPECIALITZADES	49
2.4.2. NORMATIVA MEDIAMBIENTAL	50
2.4.3. TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES	51
2.4.4. RESTRICCIONS A TÚNELS	52
2.4.5. RESTRICCIONS EN PONTS / VIADUCTES	52
2.6.1. ACTUACIONS PREVISTES	54
2.6.2. ACTUALITZACIÓ D'ACTIUS DE LA RFIG TITULARITAT D'ADIF - ALTA VELOCIDAD	59

2.1. Introducció

En aquest capítol es descriuen les característiques principals de les infraestructures ferroviàries gestionades per l'Administrador de infraestructuras. La infraestructura ferroviària, segons com es determina a l'article 3 de la Llei del sector ferroviari i el seu annex IV, es compon dels elements següents, sempre que formin part de les vies principals i de les de servei, llevat de les vies situades dins dels tallers de reparació de material rodant i dels dipòsits o garatges de màquines de tracció, així com dels ramals de desviació per a particulars.

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

Sempre que formin part de les vies principals i de les de servei i els brancs de desviació per a particulars, a excepció de les vies situades dins dels tallers de reparació de material rodant i dels dipòsits o garatges de màquines de tracció, i també dels brancs de desviació per a particulars.

2.2. Àmbit de la Xarxa titularitat d'ADIF - Alta Velocidad

L'administració i la construcció de les infraestructures ferroviàries han de correspondre, en l'àmbit de competència estatal, a una o diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, que han de tenir personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'obrar per al compliment dels seus fins i patrimoni propi, i s'han de regir pel que estableixen la Llei del Sector Ferroviari, els seus estatuts i la legislació pressupostària i les altres normes de desplegament que li siguin aplicables.

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

Tots els elements que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'han d'incloure al Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en què les línies i trams ferroviaris s'han de relacionar d'acord amb un codi oficial, tot expressant-ne, així mateix, l'origen i destinació i una breu referència a les característiques tècniques, i també les estacions de transport de viatgers i les terminals de transport de mercaderies. A l'Annex F d'aquesta DR s'inclou el Catàleg de Línies i Trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que l'administrador d'infraestructures gestiona, de conformitat amb el que es publica a l'Ordre FOM 710/2015, de 30 de gener, i el que disposa l'art. 4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari:

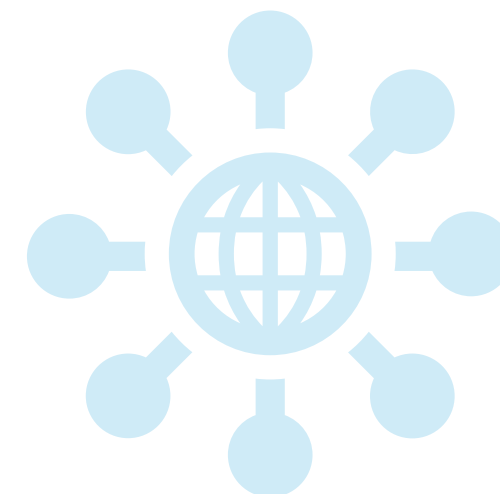
La Xarxa titularitat d'Adif - Alta Velocidad està formada per línies principalment de trànsit de Viatgers. Consta de línies de dos amplituds de via diferents:

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

Algunes seccions de línies tenen el denominat tercer carril; és a dir, els trams estan dotats de doble ample (ibèric i estàndard). Aquestes vies d'ample mixt permeten la circulació de trens pels dos amplituds amb un únic sistema de bloqueig. Les línies principals de la Xarxa titularitat d'Adif - Alta Velocidad tenen doble via.

Als Mapes s'inclouen informacions relatives a identificació i situació de les estacions principals i nusos ferroviaris de la Xarxa de titularitat de l'administrador d'infraestructures; i, també, les distàncies quilomètriques entre els nusos mateixos, amb detall dels diferents tipus de via (via única i doble via, i electrificada o sense electrificar).

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



Al Manual de Capacitats que la Subdirecció de Serveis de Circulació de la Direcció General de Circulació i Gestió de Capacitat remet a totes les EF i Candidats que fan trànsit ferroviari, es detallen les normes específiques d'assignació de capacitats aplicables a cada línia de la Xarxa; se'n pot consultar un resum per línies a l'Annex G.

La integració del transport per ferrocarril a Europa exigeix una compatibilitat tècnica de la infraestructura, del material rodant i de la senyalització; i, també, una compatibilitat de procediments operacionals i legals a tota la Xarxa ferroviària europea per assolir l'objectiu de la interoperabilitat del sistema ferroviari. A Espanya hi ha actualment **3.121,1 km** de línies que operen amb ERTMS, dels quals **2.736,2 km** corresponen a infraestructura titularitat d'Adif - Alta Velocidad.

2.2.1. LÍMITS GEOGRÀFICS

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

2.2.2. CONNEXIONS AMB ALTRES XARXES

La Xarxa titularitat d'ADIF - Alta Velocidad està connectada amb la Xarxa de França (SNCF Réseau) en ample UIC per Figueres - Vilafant mitjançant l'Administrador d'Infraestructura Línia Figueras Perpignan, SA, i amb la Xarxa de Portugal (IP), d'ample ibèric, a través del punt fronterer Badajoz/Elvas. I dins del territori nacional connecta a diversos punts amb la Xarxa titularitat d'Adif.

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

SECCIONS TRANSFRONTERERES					
SECCIONS TRANSFRONTERERES	ESTACIONS FRONTERERES	ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES	CONDICIONS OPERATIVES		
			AMPLE	ELECTRIFICACIÓ	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTÀRIA
ESPANYA / FRANÇA	Figueres Vilafant - Perpignan	Adif - LFP, S.A.	1435 (mm)	25 KV CA / 1,5 KV CC	Consigna AO/CO núm. 04/22
ESPANYA / PORTUGAL	Badajoz - Elvas	Adif - IP	1668 (mm)	NO / NO	Consigna CO- núm 4/23 (León), nº 8/23 (Sevilla) / IET núm 04 IP.- (Direção de Circulação Ferroviária - DCF)

PORTS AMB CONNEXIÓ A LA RFIG

PORTS AMB CONNEXIÓ A LA RFIG		
PORT	PUNT DE CONNEXIÓ FÍSICA	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTÀRIA
Santander	A 1.200 m del senyal M4 (sota el pont de l'autovia S-10). Delimitat per cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 5/18
Bilbao	-Pel costat Zierbena, davant del senyal M16, al Pk 17+345. -Pel costat Santurtzi, davant dels senyals M19 i M21, al Pk 15+335 Delimitat per cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 2/22
Pasaia	Portes d'accés al Port, Pk 629+618, a 25 m del senyal M1 Delimitat per cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 2/19
Tarragona	Connexió 1: al centre de l'escapador 6/8, coincident amb el pk 274/468 de la línia 210 de Miraflores a Tarragona. Connexió 2: a 18,544 m abans del senyal S2/P3, al costat Port.	Consigna CO Núm. 5/21
Huelva	Dos punts de connexió física: 1 Línia de connexió entre agulla 79 (PK 107+585) de la línia Majarabique Huelva Terme i Pas a Nivell tipus a al PK 000+018. 2.- Branc Torre Arenillas - Coto de Palos, senyal quadrat de parada absoluta i falca descarrilador X4.	Consigna AO/CO Núm. 0027/17
Málaga	Km 0,646 del Branc, a continuació del Paseo Marítimo Antonio Machado. Coincideix amb el punt funcional. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 00001/21
Sevilla	Situat a la línia de connexió La Salud - Puerto de Sevilla PK 001+717. A la banda port del pont que passa sobre el riu Guadaira. Senyalitzat mitjançant cartell gran.	Consigna AO/CO Núm. 0001/22
Bahía de Algeciras	Branc d'accés Algeciras Estación - Puerto de Algeciras. Exactament sota el Paseo de la Conferencia d'aquesta ciutat. Senyalitzat mitjançant cartell gran.	Consigna CO Núm. 0002/20
Castelló	Balisa de senyal, a 5 m del senyal S2/PT amb PK:0+137 de Les Palmes pel costat port.	Consigna AO/CO 00004-18
Valencia	Porta d'accés al Port (PK 0+806) protegida pels senyals ferroviaris EP6 - EP8 i EP10 a l'entrada i pels senyals SP5 - SP7 i SP9A - SP9B - SP9C a la sortida.	Consigna AO/CO Núm. 3-18 Connexió APv- FSL
Cartagena	P.K. 11+310 de la línia de connexió, distant 800 m del senyal M1 d'Escombreras.	SENSE CONSIGNA PUBLICADA Consigna ATOI_CTOI 00001-22 baixa 1M i accés port
Alicante	Està situat a l'altura de la balisa ASFA del senyal E3 d'entrada a l'estació de Sant Gabriel.	Consigna AO/CO 00002-19 Puerto Alicante

PORTS AMB CONNEXIÓ A LA RFIG

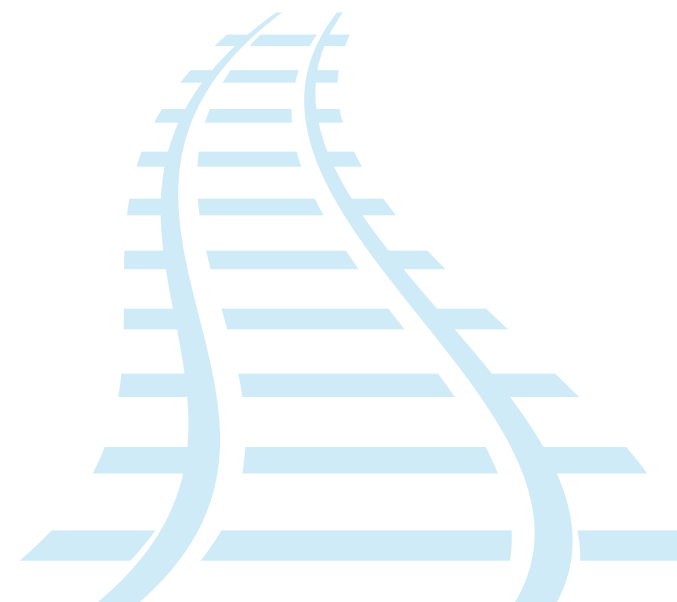
PORT	PUNT DE CONNEXIÓ FÍSICA	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTÀRIA
Gijón (ample ibèric)	a) Línia 152 Gijón Puerto - Veriña: a 100 m del senyal 14S direcció Estación de Veriña. b) Línia 150 Aboño - Veriña: a 25 m del senyal E1 corresponent a l'enclavament del Puerto direcció Aboño. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 280/327
Gijón (ample ibèric)	P.K. 8+124 on s'ubica el pal de punt protegit d'entrada a l'estació d'Aboño Mercancías. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 4/23
Avilés (ample ibèric)	Portó existent a la tanca perimetral, en direcció del Port, després de passar el desviament núm.19 de l'estació de San Juan de Nieva. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 07/19
Avilés (ample ibèric)	P.K. 1+020 de la Línia 758 La Maruca Mercancías - Puerto de Avilés. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 08/19
Vilagarcía de Arousa	P.K. 53,931 a 22 m del senyal S2/P en sentit cap al Port. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 292/390
A Coruña	P.K. 545,841, referit a la línia 834, a la punta de l'espasi del desviament C1 de la Red del Puerto de A Coruña. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 13/19
Ferrol	P.K. 1,820 de la línia de connexió, que neix a l'estació de Ferrol, després de la sortida del túnel, en direcció al Puerto de Ferrol. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 03/21
Marín	El PK 5,404 del branca de connexió a 20,20 m del senyal SPM, en direcció al port. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 15/19
Vigo	La porta gran de tancament de la tanca que separa la terminal d'Adif del port, situada a continuació de la falca X13. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO Núm. 14/19

2.3. Descripció de la Xarxa

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

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

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



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

ICL Anual

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

ICL Mensual

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

2.3.1. TIPOLOGIA DE VIES

La Xarxa de titularitat de l'administrador d'infraestructures està formada fonamentalment per línies de via doble electrificada. Vegeu els Mapes que s'inclouen com a document Annex en aquesta DR.

2.3.2. AMPLE DE VIES

A l'Annex F, Catàleg d'eixos i línies de la RFIG i als Mapes, en document Annex en aquesta DR, es representen els tipus de via que hi ha a la Xarxa de titularitat de l'administrador d'infraestructures.

2.3.3. ESTACIONS DE VIATGERS I TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES

Vegeu el Capítol 7, les Fitxes Descriptives de les instal·lacions de Servei, disponibles a l'aplicació PISERVI i al Catàleg de Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei i els Mapes, que s'inclouen com a documents Annexos en aquesta DR.

2.3.4. GÀLIB

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

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

El compliment d'aquesta instrucció garanteix la seguretat de la circulació ferroviària, perquè s'eviten les interferències entre els vehicles i dels vehicles amb la infraestructura.

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

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

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

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

De conformitat amb la disposició final cinquena, l'Ordre TMA/135/2023 ha d'entrar en vigor l'1 de juliol de 2023.

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

2.3.5. LÍMIT DE CÀRREGA

MASSA PER EIX I MASSA PER METRE LINEAL

Les línies i trams de la RFIG d'ample ibèric de titularitat d'Adif - Alta Velocidad es classifiquen, a aquests efectes, en dues categories, les característiques definitòries de les quals es recullen en el quadre següent, en funció de la càrrega admesa per eix i per metre lineal.

CATEGORIA DE LES LÍNIES	MASSA MÁXIMA	
	PER EIX	PER METRE
C4	20, 0 t	8, 0 t
D4	22, 5 t	8, 0 t

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

CÀRREGA MÀXIMA REMOLCABLE

Serà responsabilitat de l'EF indicar la càrrega màxima remolcable per a cadascuna de les locomotores, en aplicació de l'Especificació Tècnica d'Interoperabilitat d'Explotació i Gestió del Trànsit, d'acord amb la informació facilitada per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias per a cadascuna de les línies o trams per on hagi de circular.

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

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

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

2.3.6. RAMPES CARACTERÍSTIQUES

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

2.3.7. VELOCITATS MÀXIMES

TIPUS DEL MATERIAL RODANT

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

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

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

El Tipus del tren resultant ha de correspondre al “Tipus” més desfavorable de qualsevol dels vehicles que formen el tren.

CUADRE DE VELOCITATS MÀXIMES

El “Quadre de Velocitats Màximes i Informacions Permanents” és el document oficial que recull les velocitats màximes autoritzades a cada línia. Les línies de la Xarxa d'Alta Velocitat permeten velocitats de 300 km/h o superiors. Les principals línies de la Xarxa Convencional d'ample ibèric admeten, en general, velocitats d'entre 160 i 220 km/h.

S'inclou als Mapes un resum del règim de velocitats màximes de cada trajecte.

2.3.8. LONGITUD MÀXIMA DELS TRENS

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

Actualment, la infraestructura que gestiona l'administrador d'infraestructures permet la circulació de trens de fins a 750 m al trajecte Barcelona-Frontera Francesa.

En el marc del Pla d'impuls i Dinamització del Transport de Mercaderies per Ferrocarril, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias promou mesures de gestió que possibilitin i satisfacin la demanda d'augment de longituds dels trens per part de les EF.

Per circular amb una longitud superior a la màxima permesa en una línia o tram, longitud especial, cal sol·licitar autorització expressa a la Direcció de Gestió de Capacitat de la Direcció General de Circulació i Gestió de Capacitat per als trens Regulars o Ocasionals i a la Direcció de Trànsit (H24) de l'administrador d'infraestructures per als trens immediats.



2.3.9. SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA ELÈCTRICA

La Xarxa de titularitat d'Adif - Alta Velocidad té **3.752,3 km** de línies electrificades, en els dos amplex de via, i es fan servir dos tipus diferents de tensió.

CORRENT ALTERN

La catenària subministra una tensió de 25.000 V a 50 Hz, i se'n circumscriu l'ús, normalment, a les línies de la Xarxa d'Alta Velocitat.

CORRENT CONTINU

Es fa servir, en general, una tensió nominal de 3.000 V a la Xarxa Convencional.

La potència elèctrica està limitada a la disponible segons la potència subministrada per la Xarxa de subestacions. S'inclouen en els Mapes, els trams electrificats de la Xarxa titularitat d'Adif - Alta Velocidad, i també el tipus d'electrificació disponible.

Composició dels Pantògrafs

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

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

2.3.10. SISTEMES DE SEGURETAT I SENYALIZACIÓ

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

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

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

La Xarxa de titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias té sistemes de senyalització i bloqueig de diverses tecnologies. La tendència és l'ús d'enclavaments electrònics (ENCE) amb Control de Trànsit Centralitzat (CTC) als Llocs de Comandament.

ENCLAVAMENT

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

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

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

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

DETECCIÓ DEL TREN

Circuits de Via (CdV)

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

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

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

Comptadors d'Eixos (CE)

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

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

BLOQUEJOS

Bloqueig de Control Automàtic (BCA)

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

Bloqueig de Señalización Lateral (BSL)

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

Bloqueig d'Alliberament Automàtic (BLA)

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

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

Bloqueig Automàtic (BA)

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

S'inclouen en els Mapes, en document Annex en aquesta DR, els bloquejos que hi ha a cada línia.

2.3.11. SISTEMES DE CONTROL I GESTIÓ DEL TRÀNSIT

Da Vinci

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

CRC, Centre de Regulació de Circulació

Centre de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que s'encarrega de la gestió i la regulació del trànsit en temps real.

CTC, Control Centralitzat de Trànsit

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

PRO, Lloc Regional d'Operacions

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

PLO, Lloc Local d'Operacions

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

PM, Lloc de Comandament

Centre específic de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que s'encarrega de la gestió i la regulació del trànsit en temps real.

2.3.12. SISTEMES DE COMUNICACIÓ

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

Radiotelefonía

Mitjà de comunicació entre personal dels vehicles, de les estacions, del PM i de plena via. En aquest concepte hi ha inclosos, a més dels sistemes de Tren-Terra i de GSM-R, els altres que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària determini expressament.

GSM-R (Veu i Dades)

És un desenvolupament de la tecnologia GSM, específic per a comunicació i aplicacions ferroviàries, que disposa d'unes bandes de freqüències exclusives per evitar qualsevol tipus d'interferència. Com a subsistema de l'ERTMS ha de permetre la interoperabilitat ferroviària europea. Les línies d'Alta Velocitat ja disposen de GSM-R.

Tren-Terra

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

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

Per Resolució 5/2021, de l'AESF, s'aprova l'ESPECIFICACIÓ TÈCNICA DE CIRCULACIÓ: SISTEMA DE RADIOTELEFONIA ANALÒGICA (TREN-TERRA) [ETC TT], per resolució 5/2022, de l'AESF, de juny de 2022, s'aprova l'«ESPECIFICACIÓ TÈCNICA DE CIRCULACIÓ: SISTEMA DE RADIOTELEFONIA ANALÒGICA (EQUIP MÒBIL DE RÀDIO) [ETC EMR]»

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

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

2.3.13. SISTEMES DE CONTROL PROTECCIÓ DEL TREN

La circulació de trens per determinades línies podrà exigir que els vehicles motors hagin d'estar equipats amb algun dels sistemes següents, la qual cosa s'indicarà en el Manual de Capacitats.

Es detallen en els Mapes, en document Annex en aquesta DR, les línies que estan dotades amb aquests sistemes.

SISTEMES DE PROTECCIÓ AUTOMÀTICA DEL TREN

ERTMS

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

LZB

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

EBICAB

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

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

SISTEMAS DE PROTECCIÓN DO TREN

ASFA, Anunci de Senyals i de Frenada Automàtica

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

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

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

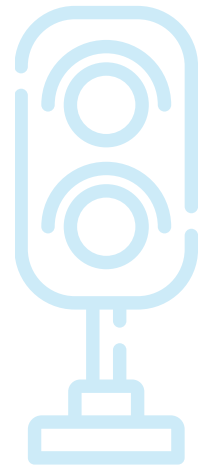
L'ASFA està instal·lat a totes les línies principals de la RFIG titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

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

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

- Xarxa d'ample mètric (RAM):
Versions anteriors a la versió ASFA v4, data límit: **30 de juny de 2025**.
Versions anteriors a la versió ASFA v4C*, data límit: **30 de juny de 2027**.
- Xarxa convencional i alta velocitat (CONV i AV):
Versions anteriors a la versió ASFA v4, data límit: **30 de juny de 2029**.
Versions anteriors a la versió ASFA v4C*, data límit: **31 de desembre de 2029**.

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



2.3.14. AUTOPISTES FERROVIÀRIES

ADIF - Alta Velocidad està alineat amb l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA) i, en concret, amb l'Eix 6, Cadenes logístiques intermodals i intel·ligents, que proposa, entre les seves línies d'actuació, l'increment efectiu del transport ferroviari de mercaderies i, entre els objectius, l'impuls als serveis d'Autopista Ferroviària.

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

Actualment, el corredor Madrid-València (ample 1.668 mm) es troba disponible des de l'any 2021 per poder circular amb semiremolcs fins a 4,00 metres d'alçada màxima i durant els propers anys Adif condicionarà altres corredors per als serveis d'autopistes ferroviàries com Saragossa-Madrid- Algesires (1.668 mm) per poder circular amb trens amb gàlib AF 4.2 (amb semiremolcs fins a 4,20 metres d'alçada màxima), Còrdova-Huelva (1.668 mm) per poder circular amb trens amb gàlib AF 4.0 (amb semiremolcs fins a 4,00 metres d'alçada màxima), etc.

En tots dos corredors, les empreses ferroviàries interessades a iniciar serveis de transport d'autopista ferroviària han de sol·licitar una autorització de transport excepcional (ATE) conforme al procediment SGSC ADIF-PG-107-003-005-SC-515 "Obtenció d'autorització per a la circulació per a un transport excepcional", disponible per a les EF al Registre General de Documents Reglamentaris, RGD, per descartar possibles interferències amb la infraestructura i disposar de l'acreditació corresponent per poder circular en les condicions que s'hi defineixin.

2.3.15. PROTECCIÓ I SEGURETAT

ADIF - Alta Velocidad ha encomanat a Adif les actuacions pertinents a l'àmbit de la protecció i seguretat. L'àrea de Protecció i Seguretat té com a missió dirigir, coordinar i organitzar les actuacions dels recursos humans i tècnics, a fi de preservar el patrimoni de l'empresa, la seguretat de les persones i de les mercaderies, i també dirigir la política de protecció civil i controlar-ne el compliment.

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

La RFIG que l'administrador d'infraestructures administra disposa de plans d'autoprotecció de les infraestructures determinades a l'Annex I de la Norma bàsica d'autoprotecció dels centres, establiments i dependències dedicats a activitats que puguin causar situacions d'emergència, aprovada pel Reial Decret 393/2007, de 23 de març, en què es fa periòdicament el manteniment de l'eficàcia, mitjançant inspeccions de les instal·lacions, simulacres, revisions de la documentació i auditories de tot el sistema d'autoprotecció. Aquests Plans d'Autoprotecció estan registrats a les Comunitats Autònomes, on hi ha transferides les competències en matèria de protecció civil.

Aquestes infraestructures són les següents:

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

Es disposa d'un Pla Director d'Actuacions davant d'emergències (PDAE), en què es recullen els criteris generals per a l'actuació davant les emergències mateixes.

2.4. Restriccions de Trànsit

2.4.1. INFRAESTRUCTURES ESPECIALITZADES

Per facilitar el procés de liberalització a les línies d'Alta Velocitat i optimitzar-ne l'ús d'acord amb les prestacions per a les quals van ser construïdes, s'han declarat com a especialitzades, de conformitat amb el que estableix l'article 3 de l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, determinades línies amb les característiques següents:

- * Aptes per a la circulació de trens de viatgers amb velocitat tipus ≥ 300 km/h i recorreguts superiors a 380 km.

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

LÍNIES ESPECIALITZADES

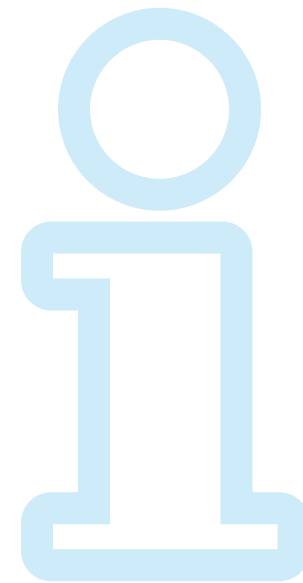
Taula 1: Característica de l'especialització de línies d'Alta Velocitat ample estàndard.

ORDRE PRIORITAT	CARACTERÍSTIQU
1º	Relacions >380km
2º	Trens a tipo 300 km/h o más

Taula 2: Línies declarades especialitzades

NÚM.	LÍNIA
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 i límit Adif-LFP. SA, l'especialització estaria limitada, ja que circulen trens de mercaderies en ample estàndard, perquè no hi ha línies alternatives per a aquest servei.



2.4.2. NORMATIVA MEDIAMBIENTAL

L'administrador d'infraestructures i les EF han de complir amb el que estipula el RD-llei 15/2022, de 1 de agost, pel qual s'aproven mesures urgents en matèria d'incendis forestals.

Les mesures encaminades a la prevenció del risc d'incendis forestals de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias s'articulen en el Pla de prevenció d'incendis a la via i a les seves proximitats a tot el territori nacional. Aquest pla, elaborat de conformitat amb la Normativa de prevenció d'incendis, delimita les responsabilitats i les accions a desenvolupar per cadascun dels actors que intervenen en l'explotació ferroviària, i es revisa i actualitza anualment.

El Centre de Gestió de la Xarxa H24 de l'administrador d'infraestructures coordina les EF i les àrees de manteniment de la infraestructura i de gestió de trànsit per reduir al màxim la possibilitat d'incendis. En cas de risc meteorològic extrem (altes temperatures i baix grau d'humitat de l'aire) es pot restringir la circulació de certs transports i trens per a determinats recorreguts.

D'altra banda, en cas d'accident o incident amb risc d'afecció al sòl o a les aigües per abocament de substàncies contaminants, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, com a titular dels terrenys afectats, té l'obligació de comunicar a les administracions públiques competents el fet, i d'actuar d'acord amb els seus requisits i la legislació vigent en matèria de sòls contaminats, i pot adoptar les mesures necessàries quant a restricció del trànsit de trens. Les EF tenen l'obligació de col·laborar amb l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en la mesura que els correspongui (bé com a causants de l'accident o bé com a transportistes de la substància contaminant) per al restabliment de la situació inicial.

En aquests casos, és aplicable el procediment d'actuació davant d'emergències que afecten el medi ambient i requereix una actuació coordinada mitjançant un únic interlocutor i gestor en aquestes emergències entre les diferents direccions d'ADIF i ADIF AV implicades o els serveis d'intervenció en emergències. Aquest procediment estableix els criteris generals d'actuació davant d'emergències que afecten directament o indirectament el medi ambient com a conseqüència de vessaments de substàncies susceptibles de produir una emergència ambiental, en totes les fases: recepció de l'emergència, avís, alarma, seguiment, coordinació amb l'ajuda externa i tornada a la normalitat, independentment de l'origen del succés. Els accidents o els incidents que originin una emergència ambiental s'han de comunicar a l'òrgan corporatiu de medi ambient per posar en marxa els procediments interns que minimitzin el risc, així com per valorar el succés. D'aquesta manera, s'ha de fer una gestió integral de les emergències ambientals des de la fase d'alarma, incloent-hi la gestió de la descontaminació del sòl afectat fins a l'obtenció, si és el cas, del pronunciament administratiu de la comunitat autònoma corresponent que certifiqui el final de la descontaminació.



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

Pel que fa a la contaminació acústica, la legislació bàsica estatal emana de la Directiva 2002/49/CE d'Avaluació i Gestió del Soroll Ambiental, les previsions bàsiques de la qual van ser incorporades a la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll. Aquesta Llei i el Reial Decret que la desenvolupa parcialment, 1513/2005, de 16 de desembre, exigeixen l'elaboració de Mapes estratègics de soroll i els plans d'acció per als grans eixos ferroviaris, entesos com a tals els trams ferroviaris que superin les 3.000 circulacions/any.

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

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

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

2.4.3. TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

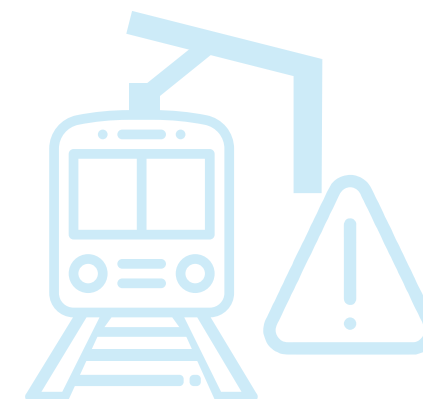
El transport de mercaderies perilloses a la Xarxa de titularitat de l'administrador d'infraestructures es fa conforme a les prescripcions del Reglament Relatiu al Transport de Mercaderies Perilloses per Ferrocarril, RID, vigent a cada moment; i, també, conforme al Reial Decret 412/2001, de 20 d'abril, a l'article 4 del qual es recullen les normes generals de circulació.

Les principals restriccions de trànsit contemplades són les següents:

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

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

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



Si hi ha algun tram amb restriccions, es publicarà a l'Informe de circulació de les línies (ICL) de l'horari dels trens.

En relació amb les instal·lacions de serveis, a les fitxes descriptives de les instal·lacions de servei, disponibles a l'aplicació PISERVI que s'incorpora com a Annex en aquesta DR, s'indica si la instal·lació permet l'emmagatzematge, l'estacionament o la manipulació de mercaderies perilloses.

La normativa general que afecta aquest tipus de transport es pot consultar a la pàgina web de l'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. RESTRICCIONS A TÚNELS

Les restriccions de circulació en túnels poden tenir a veure amb diversos motius de diferent naturalesa; en destaquen, entre d'altres, els següents:

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

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

Per a aquests casos i altres que imposin alguna restricció de circulació als túnels, l'administrador d'infraestructures publica la normativa corresponent que regula les restriccions aplicables en cada cas, a la Informació de Circulació de les Línies, ICL, que està disponible per a l'EF al Registre General de Documents Reglamentaris, RGDD.

2.4.5. RESTRICCIONS EN PONTS/VIADUCTES

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

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

2.5. Disponibilitat de la Infraestructura

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

Les línies de la Xarxa titularitat d'Adif - Alta Velocidad estan telecomandades mitjançant CTC.

Així mateix, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias té encomanada una tasca contínua de conservació i inversió en les línies de què en té la titularitat, ja sigui mitjançant tasques de manteniment de les infraestructures en servei, o bé duent a terme obres de millora i ampliació de la seva Xarxa.

La realització d'aquests treballs pot comportar restriccions inevitables en el trànsit. Quan el trànsit ferroviari hagi, irremeiablement, de veure's afectat per aquestes obres, l'administrador d'infraestructures ha de procurar causar les menys perturbacions possibles i s'han de promoure millores en la infraestructura que han de redundar en un millor servei per part de l'administrador d'infraestructures. Vegeu l'apartat 4.3 Assignació de Capacitat per a Manteniment, renovació i millores a la Xarxa de Titularitat de l'administrador d'infraestructures, al capítol 4 d'aquest document.

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

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

Aquest document s'actualitza periòdicament amb la informació de les sessions TOC, que són les que defineixen i acorden la programació d'actuacions i obres a la infraestructura.



2.6. Desenvolupament de la Infraestructura

El Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, mitjançant l'Ordre TMA/1338/2022, de 23 de desembre, ha aprovat l'Estratègia Indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la infraestructura ferroviària per al període 2021-2026, el contingut íntegre de la qual està disponible a l'adreça electrònica següent:

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

Una vegada publicada l'Estratègia indicativa, els administradors generals d'infraestructures, essencialment Adif i Adif - Alta Velocidad, han de ser els encarregats d'implementar-la a través dels programes d'activitat.

2.6.1. ACTUACIONS PREVISTES

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

Corredor Mediterrani: Castellón-Tarragona.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Corredor Mediterrani: Castellón-Valencia. Fase II.

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

Corredor Mediterrani. Implantació del sistema de protecció del tren.

ERTMS N1: Valencia-Castellón-Vandellós.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Fase de proves

Corredor Mediterrani: Xàtiva-La Encina. Canvi d'ample i renovació de via.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Posada en servei (ASFA)

Corredor Mediterrani: Xàtiva-La Encina. ERTMS N2.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Fase de proves



Connexió ferroviària de l'estació nova d'Alta Velocitat amb el centre urbà d'Elx.

Any 2024: Redacció de projecte / Licitació d'obres

Any 2025: Licitació d'obres / Obres en curs

Corredor Mediterrani. San Isidro-Alicante y Variante de conexión de l'Estació nova d'Elche amb el centre urbà.

Any 2024: Redacció de projecte

Any 2025: Redacció de projecte

Canal d'accés per a la integració de l'Alta Velocitat a València.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

ERTMS N2 LAV Madrid-Lleida.

Any 2024: Expedient de posada en servei / En servei

Remodelació de l'Estació Valencia- Joaquín Sorolla.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Estació de Ourense.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Remodelació de l'estació de A Coruña.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Edifici nou de viatgers de l'estació de Santiago de Compostela.

Any 2024: Obres en curs / En servei

Accés ferroviari al port exterior de A Coruña a Punta Langosteira.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Electrificació Bifurcació Redondela / Bifurcació Arcade.

Any 2024: Licitació de les obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Expedient Posada en Servei

LAV Galicia: Llevant del Canviador de Pedralba de la Pradería.

Any 2024: Obres acabades

LAV León-La Robla.

Any 2024: Obres en curs / Fase de proves / Expedient de posada en servei (ample ibèric)

Any 2025: Obres en curs tercer carril (ample estàndard) / Expedient de posada en servei en ample estàndard

LAV La Robla-Pola de Lena (Variant de Pajares).

Any 2024: En servei (ample ibèric)

Any 2025: Obres en curs (ample estàndard)

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

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Palencia-Santander: Nogales de Pisuergra-Reinosa.

Año 2024: Redacció de Projecte

Año 2025: Redacció de Projecte

LAV Valladolid-Palencia-León. Accés ferroviari sud a Palencia. Plataforma i via.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Valladolid-Palencia-León. Accés ferroviari sud a Palencia. Control, Comandament i Senyalització.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Plataforma de connexió de les LAV Madrid-Valladolid i Madrid-Olmedo-Zamora-Galícia a l'entorn d'Olmedo (Valladolid) Fase 1.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Plataforma de connexió de les LAV Madrid-Valladolid i Madrid-Olmedo-Zamora-Galícia a l'entorn d'Olmedo (Valladolid) Fase 1. Control, Comandament i Senyalització.

Any 2024: Licitació d'obra

Any 2025: Obra en curs

LAV Zaragoza-Pamplona: Castejón-Tafalla.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

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

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Projecte de construcció de plataforma de la línia d'Alta Velocitat de la connexió Madrid-País Vasco-Frontera Francesa. Tram: Burgos-Vitoria.

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián: Vitoria-Bilbao (Exclosos accessos i integració a Vitoria i Bilbao).

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián: Bergara-Astigarraga.

Any 2024: Obres en curs / Finalització obres plataforma

Any 2025: Obres en curs (muntatge de via i electrificació) / Redacció de projecte (CMS)

Instal·lació de GSM-R ala LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián.

Any 2024: Redacció projecte

Any 2025: Redacció projecte / Licitació obres

Estación d'Atotxa a San Sebastián.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Expedient Posada en Servei / En servei

NOTA: Obres de l'estació nova d'Atotxa en execució per ETS (Govern Basc)

Projecte de Transformació Estació. Abando-Indalecio Prieto (Bilbao).

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

Implantació de tercer carril en el trajecte: Astigarraga-Irun.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Estació d'Irun i Passarel·la sobre platja de vies.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Connexió de la Línia d'Alta Velocitat Burgos-Vitoria amb la Integració del Ferrocarril a la ciutat de Vitoria-Gasteiz. Fase II Accés a Vitoria-Gasteiz.

Any 2024: Obres en curs / En servei

LAV Murcia-Almería: Estació de Murcia - Lorca.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Murcia-Almería: Integració en Lorca.

Any 2024: Licitació d'obres (Adjudicació) / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Murcia-Almeria: Lorca-Almería.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Instal·lació de GSM-R a la LAV Murcia-Almería.

Any 2024: Licitació / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Murcia-Cartagena: Riquelme-Torrepacheco.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Murcia-Cartagena: Torrepacheco-Cartagena.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Madrid-Sevilla. Renovació de les instal·lacions de senyalització, ERTMS, detectors de caigudes d'objectes i telecomunicacions fixes de la LAV Madrid-Sevilla.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Madrid-Sevilla. Renovació integral de la infraestructura.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Finalització obres / En servei

LAV Madrid-Sevilla. Renovació d'elements de la LAC i electrificació.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Finalització d'obres

LAV Antequera-Granada. Trams: Variant de Loja-Río Frío.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Antequera-Granada. Trams: Variant de Loja-A92.

Any 2024: Licitació / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Antequera-Granada. Trams: Variant de Loja-Valle del Genil.

Any 2024: Licitació de les obres / Adjudicació d'obres / Obres en curs. Any

Any 2025: Obres en curs

LAV Antequera-Granada. Millora Permeabilitat. TM Loja per Afecció LAV Antequera-Granada i Millora de Serveis al Viatger.

Any 2024: En servei

Obres de connexió LAV Madrid-Sevilla i Córdoba-Málaga. Bypass d'Almodóvar. Almodóvar del Río (Córdoba).

Any 2024: Obres en curs / Posada en servei

LAV Madrid-Extremadura. Tram: Oropesa/Talayuela-Plasencia.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Madrid-Extremadura Muntatge de via. Tram: Oropesa/Talayuela-Plasencia.

Any 2024: Obres en curs (base de muntatge)

Any 2025: Finalització d'obres (base de muntatge)

LAV Madrid-Extremadura LAC. Tram: Oropesa/Talayuela-Plasencia.

Any 2024: Licitació d'obres

Any 2025: Obres en curs

LAV Madrid-Extremadura: Plasencia-Badajoz. Fase III (ERTMS).

Any 2024: Obres en curs / Fase de proves / Expedient de posada en servei (ERTMS)

Any 2025: En servei

LAV Madrid-Extremadura: Plasencia-Badajoz. Electrificació.

Any 2024: En servei

Duplicació de via Mérida-Aljucén.

Any 2024: Licitació d'obres / Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Estació de Chamartín. Secció AV-Ample estàndard.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Connexió entre la LAV Madrid-Levante i la LAV Madrid-Barcelona

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Accés nou a terminal T4 de Barajas en ample estàndard (tercer carril)

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Fase de proves / Expedient Posada en Servei

Connexió d'accés nou en ample estàndard a l'aeroport amb la capçalera nord de l'estació d'alta velocitat de Chamartín

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte / Licitació d'obres

Estació de Atocha. Construcció Vies AV 16 i 17 Any

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Remodelació de l'Estación de Atocha. Fase II

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Estació de la Sagrera: Estructura, Accesos i Sector Sant Andreu

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Projecte constructiu de millora capacitat mitjançant 2 vies de tirada i la renovació del sistema d'electrificació de la plataforma de vies entre Puerta de Atocha i les instal·lacions de manteniment de Cerro Negro

Any 2024: Redacció de Projecte / Licitació d'obres

Any 2025: Obres en curs

Redacció del projecte constructiu i execució de les obres d'adequació de les instal·lacions de seguretat de la dependència de Pontecesures i bloquejos en trajecte de la línia 818 Vilagarcía de Arousa-Bif. Angueira

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

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

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



2.6.2. ACTUALIZACIÓ D'ACTIUS DE LA RFIG TITULARITAT D'ADIF - ALTA VELOCIDAD

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

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

- Línia 040, Madrid Chamartín Clara Campoamor – València Joaquín Sorolla, substitució del bloqueig de control automàtic (BCA) per bloqueig de senyalització lateral (BSL) entre Bif. Xàtiva i València Joaquín Sorolla (4,474 km)
- Línia 080, Burgos Rosa Manzano - Madrid Chamartín Clara Campoamor, augment del nivell 2 d'ERTMS a 45,425 km entre Bif. Medina i Valladolid Campo Grande, i aquest trajecte queda dotat de nivells 1 i 2 d'ERTMS.
- Línia 076, Canviador Valdestillas - Bif. Canviador Valdestillas, augment de 0,953 km de nivell 2 d'ERTMS i aquest enllaç queda dotat amb nivells 1 i 2 d'ERTMS.

NOUS TRAMS POSATS EN SERVEI

- **Desenvolupament de la línia d'alta velocitat Madrid – Extremadura – Frontera Portuguesa:**
 - * Línia 026, queda definida entre Plasencia i Bif. San Nicolás (175,285 km) en posar-se en servei els trajectes següents d'ample ibèric que conformen l'anomenada derivació de Mérida:
 - * Bif. Peñas Blancas - Bif. Granja Las Encinas (15,358 km de bloqueig automàtic en via única electrificada i control de trànsit centralitzat BAU amb CTC); Bif. Granja Las Encinas – Bif. La Isla (6,169 km de bloqueig automàtic en via doble banalitzada electrificada amb control de trànsit centralitzat BAB amb CTC) i la duplicació de via entre Bif. La Isla i l'arribada a Montijo (10.889 km de bloqueig automàtic en via doble banalitzada electrificada amb control de trànsit centralitzat BAB amb CTC). Tots dotats de sistema Asfa i comunicació GSM-R.
 - * La línia 026 enllaça a Bif. San Nicolás amb la línia 520 (provinent de Mérida) per arribar a Badajoz.
 - * Aquests canvis suposen la integració a la línia 026 de les línies 538 Plasencia – Bif. San Estebán, 626 Cáceres Ag. km 82,2 Bif. Peñas Blancas i 926 Bif. La Isla – Bif. San Nicolás, els codis del qual desapareixen dels Catàlegs de Línies d'Adif AV.
 - * Així mateix, la línia 518 passa a estar definida entre Cáceres Ag. km 82,2 Bif. Los Romanos, i queda integrat a la línia 026 el trajecte entre Bif. Casa la Torre i Cáceres Ag. km 82,2.
 - * Línia 510 Bif. Granja Las Encinas – Aljucén (1,487 km), en servei el nou traçat d'aquesta línia (anteriorment definida entre Bif. Peñas Blancas - Aljucén) que connecta amb la derivació de Mérida. Amb aquesta nova connexió, l'anterior traçat Bif. Peñas Blancas - Aljucén (17,348 km) queda fora d'explotació.

ALTRES

- Línia 040, Madrid Chamartín Clara Campoamor – València Joaquín Sorolla. En el marc de desenvolupament del projecte del Canal d'Accés de València i per alliberar espai per a l'execució de les obres necessàries del futur túnel integrador de la infraestructura ferroviària, s'han executat les obres de la primera fase, que consisteixen en el desviament de la línia d'alta velocitat en arribar a València en uns 850 m que recorren en paral·lel al traçat anterior.
- Posada en servei de les línies d'enllaç amb el canviador de Granada:
 - * Línia 490, Granada Ag. km 53,273 - Canviador de Granada (0,400 km), des del costat Moreda.
 - * Línia 492, Canviador de Granada - Granada Ag. km 54,289 (0,600 km), des del costat Granada.

Tots dos enllaços són de via única i dotats d'Asfa i sistema de comunicació Tren Terra.



3

CONDICIONS D'ACCÉS

3.1. Introducció

3.2. Requisits Generals d'Accés

3.3. Acords Contractuals

3.4. Requisits d'Accés Específics

ÍNDEX

3.2.1. REQUISITS PER A LA SOL·LICITUD D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA I DE CAPACITAT EN INSTAL·LACIONS DE SERVEI	64
3.2.2. CONDICIONS D'ACCÉS A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA D'ADIF – ALTA VELOCIDAD	66
3.2.3. L·LICÈNCIES I HABILITACIONS	67
3.2.4. CERTIFICAT DE SEGURETAT ÚNIC	67
3.2.5. RESPONSABILITAT CIVIL I ASSEGURANCES	69
3.2.6. PLA D'ASSISTÈNCIA A VÍCTIMES D'ACCIDENTS FERROVIARIS	69
3.3.1. ACORDS MARC	70
3.3.2. CONTRACTES AMB EFS	70
3.3.3. CONTRACTES AMB ELS SOL·LICITANTS NO EFS	71
3.3.4. TERMES GENERALS I CONDICIONS	71
3.4.1. REQUISITS TÈCNICS DEL MATERIAL	71
3.4.2. REQUISITS DEL PERSONAL FERROVIARI	73
3.4.3. TRANSPORTS EXCEPCIONALS	75
3.4.4. TRANSPORTS DE MERCADERIES PERILLOSES	76
3.4.5. TRENS DE PROVES I ALTRES TRENS ESPECIALS	76

3.1. Introducció

En aquest Capítol es descriuen els termes i les condicions en relació amb l'accés a la infraestructura ferroviària que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias gestiona.

Aquests termes i condicions també s'apliquen als trams dels corredors internacionals de transport de mercaderies per ferrocarril que travessen la infraestructura ferroviària que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias gestiona.

3.2. Requisits Generals d'Accés

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

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

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

Les EF i altres Candidats que volen operar a la Xarxa que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias gestiona han d'estar inscrits al Registre Especial Ferroviari (art. 61 LSF i art. 129 RSF), que depèn de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. Així mateix, hauran de disposar del Pla de Contingències corresponent, acordat amb aquest administrador d'infraestructures.

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



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

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

Aquests requisits s'han d'especificar a la Declaració sobre la Xarxa i s'han de referir, exclusivament, a la idoneïtat per presentar ofertes conformes per a l'obtenció de capacitat d'infraestructura i l'aportació de garanties econòmiques, les quals no poden superar un màxim adequat, proporcional al nivell d'activitat que el candidat prevegi. (art. 35 de la LSF).

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

3.2.1.1. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA

En primer lloc, les EF, per accedir a la RFIG que l'administrador d'infraestructures gestiona, han de complir el que estableix la LSF i la seva normativa de desenvolupament.

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

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

D'altra banda, tenen dret a presentar sol·licituds de capacitat d'infraestructura de conformitat amb el que estableixen la Llei i el Reglament del sector ferroviari:

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

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'adjudicar el dret d'ús de la capacitat d'infraestructura i, una vegada hagi adjudicat a un candidat, no pot cedir-lo a una altra empresa. No es considera cessió la utilització de la capacitat per part d'una empresa ferroviària que operi per compte d'un candidat adjudicatari

de capacitat que no sigui empresa ferroviària. En tot cas, queda prohibit qualsevol negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada (art. 38 LSF i art. 47 RSF). La venda o la cessió d'accions o participacions que impliquin un canvi de control en el candidat adjudicatari està sotmesa a l'autorització de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per avaluar si constitueix un negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura ferroviària.

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

El model de sol·licitud de Capacitat Nacional està disponible en suport electrònic a l'enllaç corresponent a la DR que es publica a la web d'ADIF -Alta Velocidad, www.adifaltavelocidad.es consulteu l'Annex C.

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

A més, i en tot cas, les EF estan obligades a presentar una còpia autèntica, article 27 de la Llei 39/2015 compulsada del Certificat de Seguretat corresponent del qual siguin titulars, en què s'acrediti que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits fixats a les especificacions tècniques que l'afecten; i, també, altres disposicions pertinents de la legislació comunitària i de les normes nacionals de seguretat, a fi de controlar els riscos i prestar serveis de transport a la Xarxa de forma segura; i, també, tenir coneixement i complir la normativa de Seguretat a la Circulació, particularment el Reglament de Circulació Ferroviària, RCF, i la resta de normativa en vigor que els afecti, consultar Annex E, i estar al corrent dels pagaments derivats de les obligacions econòmiques contraïdes amb l'administrador d'infraestructures i tenir vigents les pòlisses de l'assegurança de la responsabilitat civil.

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

La utilització de les instal·lacions de servei comporta la sol·licitud de capacitat pertinent per part de l'empresa ferroviària i altres candidats a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el qual l'ha d'assignar d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris. Per a cada instal·lació de servei sol·licitada i previ a l'inici de l'acompliment del servei, l'empresa ferroviària o els altres candidats han de donar la conformitat a les condicions de la instal·lació, a fi de preservar l'explotació ordenada, eficient i segura de les instal·lacions.

Amb aquesta finalitat, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias fa públics els criteris d'assignació de la capacitat i les condicions d'ús de les instal·lacions a la declaració sobre la Xarxa (vegeu el Capítol 7 i les Fitxes Descriptives de les instal·lacions de servei, que estan disponibles com a annex en aquest document, a l'aplicació PISERVI).

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

3.2.2. CONDICIONS D'ACCÉS A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA D'ADIF- ALTA VELOCIDAD

S'entén per transport ferroviari, a efectes de la LSF, el que fan empreses ferroviàries emprant vehicles adequats que circulin per la Xarxa ferroviària d'Interès General.

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

De conformitat amb l'article 5 del R.D. 929/2020, a la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General li són aplicables el Reglament de Circulació Ferroviària aprovat pel Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que en matèria de seguretat aprovi el ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i, també, les disposicions de desenvolupament previstes en el Reglament de Circulació Ferroviària.

■ TRÀNSIT NACIONAL I INTERNACIONAL DE MERCADERIES

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

En el moment de l'adjudicació, les empreses ferroviàries que facin el transport han de comptar amb el material rodant i el personal de conducció degudament habilitat, de conformitat amb el que disposa l'art. 21 del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre.

■ TRÀNSIT NACIONAL I INTERNACIONAL DE VIATGERS

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

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

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

3.2.3. LLICÈNCIES I HABILITACIONS

L'òrgan encarregat d'atorgar les llicències a les EF i les habilitacions a altres candidats diferents de les EF és l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de conformitat amb el que estipula l'art. 49 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

Els requisits per a l'obtenció estan regulats al títol IV, Capítol II, art.50, de la Llei del sector ferroviari, i al títol III, Capítols II i III del RSF (RD 2387/2004, de 30 de desembre). Per a més informació, caldrà adreçar-se a:

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

3.2.4. CERTIFICAT DE SEGURETAT ÚNIC

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

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

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



El certificat de seguretat únic s'atorga a l'empresa ferroviària pel que fa al conjunt dels serveis que ha de prestar i a les línies ferroviàries sobre les quals pretengui fer l'activitat, inclusivament en l'àmbit de les seccions frontereres.

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

Per a més informació hauran d'adreçar-se a

European Union Agency for Railways (EUAR)

https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Plaza de los Sagrados Corazones 7- 28036 Madrid

<https://www.seguridadferroviaria.es/actividades/empresas-ferroviarias/certificados-de-seguridad-de-empresas-ferroviarias>

en què s'inclou una guia per a la sol·licitud de certificats de seguretat.



3.2.5. RESPONSABILITAT CIVIL I ASSEGURANCES

El sol·licitant d'una llicència ha de tenir o comprometre's a tenir suficient garantia, en el moment d'iniciar les activitats perquè li faculti la llicència i durant el desenvolupament, la responsabilitat civil en què pugui incórrer, en particular, la derivada dels danys causats als viatgers, a la càrrega, a l'equipatge, al correu i a tercers. Igualment, aquesta garantia cobrirà la responsabilitat derivada de danys a les infraestructures ferroviàries, i disposarà, si cal, de l'assegurança obligatòria de viatgers; aquesta última amb les quanties de les indemnitzacions previstes a la disposició addicional segona del Reial Decret 627/2014, de 18 de juliol, d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i els seus familiars, en què s'estableix el barem d'indemnitzacions. Tot això d'acord amb el que estableix l'art. 53 de la LSF, i també l'art. 63 del RSF, segons la redacció que en fa el Reial Decret 271/2018, d'11 de maig. Concretament, al RSF s'estableixen l'import i les condicions de cobertura de Responsabilitat Civil, en funció de la naturalesa dels serveis que s'han de prestar.

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

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

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

De conformitat amb l'art. 63 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, i amb el Reial Decret 627/2014, de 18 de juliol, les empreses ferroviàries que prestin serveis de transport de viatgers de competència estatal estan obligades a tenir, quan iniciïn les activitats, un pla d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, que inclogui, almenys, l'assistència prevista en els articles ressenyats al Capítol III del Reial Decret esmentat. Aquest pla pot formar part d'un altre que l'empresa tingui establert amb fins anàlegs.

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

També, els administradors de la infraestructura ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interès General han de tenir a disposició un pla d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris greus i els seus familiars. Aquests plans preveuran, entre les mesures d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i els seus familiars, les especificades en el Reial Decret esmentat.

3.3. Acords Contractuals

3.3.1. ACORDS MARC

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

Els acords marc no determinen les franges horàries en detall, no impedeixen la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per altres serveis i es podran modificar o limitar per permetre un millor ús de la infraestructura ferroviària.

Al Capítol 4 i a l'Annex I hi ha recollides les característiques de l'acord marc.

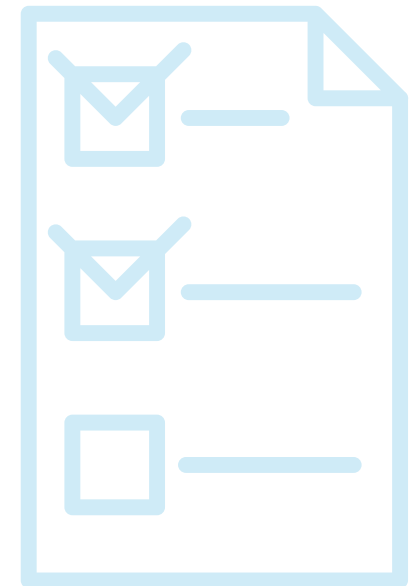
Actualment, hi ha signats Acords Marc amb les empreses següents:

Per al transport de viatgers, RENFE Viajeros S.M.E, S.A.; Intermodalidad de Levante S.A. (ILSA) i OUIGO ESPAÑA, S.A.U.

3.3.2. CONTRACTES AMB EFS

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

- Per al servei SC-2, subministrament d'energia elèctrica de tracció.
- Per al servei SB-2, subministrament de combustible.
- Per a la celebració d'Acords Marc.
- Per al servei SB-7, local per al servei de venda de bitllets i informació que s'atén.
- Per al servei SB-8, espai per a màquines de venda de bitllets i informació.
- Per al servei SB-9, local per al personal de serveis a bord.
- Per al servei SX-4, espais per prestar serveis d'atenció i informació puntual.
- Per al servei SX-5, espai a andanes per emmagatzemar equipaments mòbils .
- Per al servei SX-6, control comercial previ d'accés a trens .
- Per al servei SX-7, espai per a atenció de darrera hora.
- Per al servei SX-8, armariets al vestidor d'ús compartit.
- Per al servei SX-9, gestió d'objectes perduts.
- Per al servei SX-10, local per a atenció preferent a clients.
- Per al servei SX-12, servei ADIF sobre assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda per a la pujada als trens i la baixada dels trens.



3.3.3. CONTRACTES AMB ELS SOL·LICITANTS NO EFS

No aplica

3.3.4. TERMES GENERALS I CONDICIONS

Indicades les condicions generals d'accés a les Instal·lacions de Servei al Capítol 7.

3.4. Requisits d'Accés Específics

3.4.1. REQUISITS TÈCNICS DEL MATERIAL

El Reial Decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat i interoperabilitat ferroviàries, estableix que els vehicles que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General necessiten:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per a més informació, caldrà adreçar-se a:

European Union Agency for Railways (EUAR)

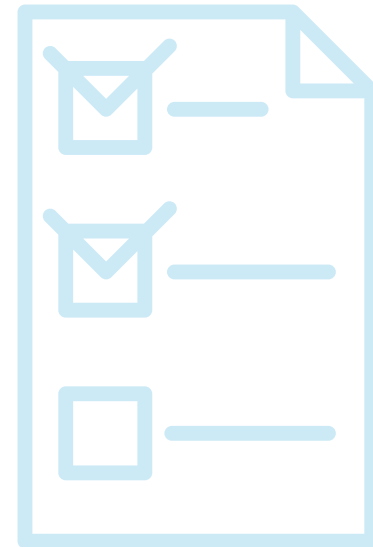
https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Plaza de los Sagrados Corazones 7- 28036 Madrid

<https://www.seguridadferroviaria.es/actividades/empresas-ferroviarias/certificados-de-seguridad-de-empresas-ferroviarias>

en què s'inclou una guia per a la sol·licitud de certificats de seguretat.



INSPECCIÓ DE VEHICLES

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

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

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

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

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

Tot això sense perjudici de la capacitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de paraitzar la circulació d'un vehicle si s'aprecia que aquesta pot posar en perill la seguretat.

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

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

3.4.2. REQUISITS DEL PERSONAL FERROVIARI

La LSF a l'art. 69 i el Reglament de Circulació Ferroviària al Capítol 2n del llibre 3r estableixen que el personal que presti els serveis en l'àmbit ferroviari ha de disposar de la qualificació suficient que permeti la prestació del servei ferroviari amb les degudes garanties de seguretat i d'eficiència.

HABILITACIÓ Y FORMACIÓ

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

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

Així mateix, mitjançant l'Ordre FOM/679/2015, de 9 d'abril, per la qual es va modificar l'Ordre FOM/2872/2010, es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols habilitants que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat en la circulació, així com el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del personal esmentat. També, la Resolució de 23 de desembre de 2015, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, estableix els itineraris formatius bàsics i la càrrega lectiva mínima dels programes formatius per a les habilitacions de personal ferroviari, a impartir als centres homologats de formació de personal ferroviari.

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

IDIOMA

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

EXCEPCIÓ LINGÜÍSTICA EN SECCIONS FRONTERERES

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

- L'empresa ferroviària podrà sol·licitar-ne una excepció dirigint-se a la Direcció de Trànsit de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias concedirà una excepció si l'empresa ferroviària demostra que ha establert mecanismes suficients per garantir la comunicació activa i eficaç entre maquinista i responsable de circulació en situacions tant rutinàries com degradades i d'emergència, fent servir els missatges i el mètode de comunicació especificats a l'ETI "Explotació i gestió del trànsit".

- Per garantir un tracte just i equitatiu dels sol·licitants, tant la sol·licitud per part de l'Empresa Ferroviària com la seva avaluació per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es farà prenent com a referència la metodologia d'anàlisi de riscos que el Reglament 402/2013.

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

INSPECCIÓ SOBRE EL PERSONAL

L'empresa ferroviària, segons el deure de col·laboració que l'article 146 del RD 929/2020 recull, estarà obligada a donar totes les facilitats al personal supervisor acreditat de l'AESF perquè pugui fer les tasques de supervisió, sense que l'empresa ferroviària tingui dret a cap reclamació per retards o danys econòmics que es poguessin ocasionar en la realització d'aquestes accions, en particular, en casos d'inhabilitació cautelar del personal titular d'una habilitació quan, conforme al que disposa l'Ordre FOM/2872/2010, l'agent supervisor acreditat constati, dins les seves actuacions de supervisió, incompliments dels requisits recollits en l'Ordre mateixa, que motivin la suspensió/revocació del títol facilitador. Això no obstant, cal procurar que les accions de supervisió originin els menys trastorns possibles a les operacions de les EF i altres Candidats.

Qualsevol possible infracció detectada, per incompliment de les normes, provoca que s'iniciï l'expedient sancionador corresponent per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de conformitat amb la LSF.

3.4.3. TRANSPORTS EXCEPCIONALS

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

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

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

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



Si en un transport intervenen dues o més Xarxes, la consideració de Transport excepcional i la seva gestió es regeix pel que la normativa internacional en vigor. Vegeu Capítols 4 i 5 d'aquest document. Per a més informació consulteu la Direcció Corporativa de Seguretat en la Circulació (Directori d'Adif apartat 1.6).

3.4.4. TRANSPORTS DE MERCADERIES PERILLOSES

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

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

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

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

Pel que fa a les infraccions en matèria de transport de mercaderies perilloses, s'han d'aplicar, entre d'altres, els articles 106.3, 107.U.3 i 108.U.3 del Capítol VII de la LSF.

Per obtenir informació addicional, consulteu amb la Direcció Corporativa de Seguretat a la Circulació.

(Directori d'Adif apartat 1.6)

3.4.5. TRENS DE PROVES I ALTRES TRENS ESPECIALS

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

Aquest Article 133 recull el procediment a seguir.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias posa a disposició de les empreses ferroviàries i els fabricants de material rodant la infraestructura de via de la seva titularitat, per fer diferents tipus proves per a l'homologació, validació i verificació del material rodant, i també dels sistemes de seguretat, comunicacions, etc.

En funció dels requisits específics de cada tipus de prova, l'administrador d'infraestructures adjudica capacitat o assigna franges horàries, en cas que es requereixi el lliurament de via bloquejada, i liquidarà els cànon Modalitat A, B i C de l'article 97 de la LSF, en funció de la capacitat assignada, amb els imports corresponents al tipus de servei VOT vigents en cada moment a la Declaració sobre la Xarxa.

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

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

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

A l'apartat 4.10 es defineix el procediment per a assignació de franges horàries per a la realització de proves que requereixin per a la seva realització l'EVb, requisit que es determinarà a la consigna que regularà les proves.

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

En cas que es requerisquen condicions de circulació per a proves, assaigs i trasllats d'un vehicle ferroviari sense autorització de posada al mercat segons l'article 133 del RDSOIF, aquesta documentació tècnica se sol·licitarà a través de la seu electrònica d'ADIF-Alta Velocitat, en el tràmit denominat Sol·licituds/Sol·licituds, Escrits i Comunicacions.

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

La Subdirecció de Seguretat a la Circulació d'ADIF-Alta Velocitat, prèvia demanda a través del correu electrònic sscav@adif.es, facilitarà una guia i un formulari per a completar la sol·licitud.





4

ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

- 4.1. Introducció
- 4.2. Descripció del Procés de Sol·licitud
- 4.3. Restriccions Temporals i Assignació de Capacitat per a Manteniment
- 4.4. Impacte Acords Marc
- 4.5. Procediment d'Adjudicació de Capacitat
- 4.6. Infraestructura Congestionada
- 4.7. Transports Excepcionals i Mercaderies Perilloses
- 4.8. Control d'Us dels Solcs
- 4.9. TTR Gestió Intel·ligent Capacitat
- 4.10. Principis Adjudicació RFC
- 4.11. Assignació d'Intervals. Horaris Realització Proves

ÍNDEX

4.2.1. CANDIDATS PER SOL·LICITAR CAPACITAT	82
4.2.2. DOCUMENTACIÓ PER A LA SOL·LICITUD DE CAPACITAT	82
4.2.3. TIPUS DE SOL·LICITUDS DE SOLCS	83
4.3.1. PRINCIPIS GENERALS	85
4.3.2. TERMINIS I INFORMACIÓ PROPORCIONATS ALS SOL·LICITANTS	87
4.4.1. PROCEDIMENTS I CRITERIS RELATIUS ALS ACORDS MARC D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT	92
4.4.2. PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN ANUAL DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS MARCO	97
4.4.3. CAPACITAT MARC ALLIBERADA	107
4.5.1. CALENDARI ANUAL DE SOL·LICITUD DE CAPACITAT (HORARI DE SERVEI)	114
4.5.2. SOL·LICITUDS D'ADJUDICACIÓ DE SOLCS INTERNACIONALS FORA DE TERMINI	121
4.5.3. SOL·LICITUDS AD-HOC	121
4.5.4. PROCÉS DE COORDINACIÓ	122
4.5.5. PROCÉS D'AL·LEGACIONS	123
4.8.1. NORMES PER A LA MODIFICACIÓ DE SOLCS	126
4.8.2. NORMES PER A LA REPROGRAMACIÓ DE SOLCS	126
4.8.3. NORMES PER AL NO ÚS DE SOLCS	126
4.8.4. NORMES PER AL CONTROL DE L'ÚS	126
4.9.1. OBJECTIUS DE TTR	127
4.9.2. FACTORS DEL PROCÉS	127
4.9.3. IMPLEMENTACIÓ	128
4.9.4. PROJECTE PILOT TTR	129
4.11.1. ÀMBIT D'APLICACIÓ I ABAST	131
4.11.2. DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS	132
4.11.3. MANTENIMENT I CAUSES EXCEPCIONALS	135
4.11.4. TARIFES	135



4.1. Introducció

ADIF - Alta Velocidad ha encomanat a Adif la gestió de la Capacitat de la infraestructura de la seva Xarxa, de conformitat amb el que preveu l'Article 1.7 del Reial decret llei 15/2013 de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, i la Resolució de 10 de gener de 2020, de la Presidència de l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad, per la qual es publica el conveni d'encàrrec de gestió a l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per a l'execució d'activitats de caràcter material o tècnic. (BOE núm. 35, de 10 de febrer de 2020). Les empreses ferroviàries interessades en la prestació d'aquest servei s'han d'adreçar a l'àrea responsable de l'administrador d'infraestructures que s'indica el directori de l'apartat 1.6.

L'adjudicació de Capacitat d'infraestructura és l'assignació, per part de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de les franges horàries, definides a la Declaració sobre la Xarxa, als Candidats corresponents a fi que un tren o un vehicle ferroviari pugui circular, entre dos punts, durant un període de temps determinat.

L'adjudicació de Capacitat comporta el dret d'accés a la infraestructura adjudicada i les corresponents bifurcacions i desviaments de la Xarxa titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, i a rebre el servei de control de circulació del tren, inclosa la senyalització.

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

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

ÚS DIFERENCIAT DE LA INFRAESTRUCTURA

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

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

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

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

4.2.1. CANDIDATS PER SOL·LICITAR CAPACITAT

De conformitat amb el que estableixen la Llei i Reglament del sector ferroviari, poden presentar les sol·licituds de Capacitat d'infraestructura ferroviària:

Les EF amb llicència en vigor i les agrupacions empresarials internacionals que aquestes empreses constitueixin.

- Així mateix, poden sol·licitar Capacitat d'infraestructura, en la forma i amb els requisits que s'estableixin per reglament:
- Els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i els operadors de transport que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, tinguin interès comercial en l'adquisició de capacitat.
- Les administracions públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguin interès de servei públic en l'adquisició de capacitat.

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

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

4.2.2. DOCUMENTACIÓ PER A LA SOL·LICITUD DE CAPACITAT

D'acord amb el que disposa el Reglament d'execució 2016/545, a l'Ordre FOM 897/2005 i al RSF, i amb la finalitat de protegir les seves legítimes expectatives en matèria d'ingressos i la utilització futura de la infraestructura que gestionin, els administradors d'infraestructures ferroviàries poden imposar requisits als Candidats, sempre que siguin adequats, transparents i no discriminatoris. Els requisits s'especificaran a la Declaració sobre la Xarxa i s'han de referir exclusivament a la idoneïtat per presentar sol·licituds conformes per a l'obtenció de Capacitat d'infraestructura i a l'aportació de garanties econòmiques.

Les sol·licituds de Capacitat hauran d'anar acompanyades de les dades i documents següents:

IDENTIFICACIÓ DEL CANDIDAT I EL SEU REPRESENTANT

El Candidat que sol·licita ha de declarar les persones degudament acreditades que el representen a aquests efectes, i també el domicili social a què l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'enviar les notificacions oportunes; i, si escau, ha de presentar un document que n'acrediti la inscripció al Registre Especial Ferroviari (art. 61 LSF).

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

CERTIFICAT DE SEGURETAT

Quan es tracti d'una empresa ferroviària, s'ha de presentar una còpia compulsada del certificat de seguretat corresponent de què sigui titular (art. 66 de la LSF i art. 10 de l'Ordre FOM 897/2005).

GARANTIES PER TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

Quan la Capacitat que el Candidat sol·liciti hagi de servir per al transport de mercaderies perilloses, aquesta circumstància s'ha de declarar expressament a la sol·licitud, i s'ha de garantir per part del Candidat el compliment de totes les prescripcions i normes que regeixen aquests transports, per salvaguardar la seguretat de tercers i de les infraestructures mateixes.

DETERMINACIÓ CONCRETA DE LA SOL·LICITUD DE CAPACITAT

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

El Gestor de Capacitat posa a disposició dels Candidats diverses aplicacions informàtiques; per exemple, SIPSOR, SIGES o PCS. Si algun Candidat no disposa de connexió informàtica adequada, o els sistemes estan fora de servei, les sol·licituds s'han d'enviar per correu electrònic a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Per a més agilitat i per prestar un millor servei als Candidats, s'ofereix la possibilitat d'establir un acord que simplifiqui els tràmits del procediment de sol·licitud de Capacitats. Mitjançant aquest acord, s'especificarà el sistema establert entre les dues parts per tramitar les sol·licituds. Quan la Capacitat s'adjudiqui a un Candidat que no sigui EF, aquest ha de comunicar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries les dades de l'EF que farà servir aquesta Capacitat, com a mínim cinc dies abans que se'n faci ús efectiu (art. 14.2 Ordre FOM /897/2005, de 7 d'abril).

SOL·LICITUDS DE CAPACITAT ALS CORREDORS FERROVIARIS EUROPEUS DE MERCADERIES

Els Corredors Ferroviaris Europeus de mercaderies, Atlàntic i Mediterrani, han establert per a cadascun d'ells un òrgan anomenat "finestreta única", perquè els Candidats sol·licitin i rebin respostes, en un sol lloc i amb un sol tràmit, en relació amb la Capacitat d'infraestructura per als trens de mercaderies que travessen, almenys, una frontera al llarg de qualsevol dels Corredors Europeus de Mercaderies.

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

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

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

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

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

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

4.2.3. TIPUS DE SOL·LICITUDS DE SOLCS

S'estableixen diferents modalitats de solcs a la Xarxa que l'administrador d'infraestructures gestiona, segons es generen les necessitats de transport.

A. SOLCS AMB RESERVA

Quan les sol·licituds de Capacitat es fan dins el termini i en la forma escaient oportuna, el Candidat pot reservar els solcs, obtenint uns atributs de qualitat adequats, preferència en la regulació del trànsit i uns compromisos de puntualitat per part de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Les peticions es faran, en general, amb l'aplicació informàtica SIPSOR, mitjançant els terminals autoritzats a aquest efecte.

A.1. Solcs regulars (ServiTren)

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

A.2. Solcs ocasionals (TrenDía)

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

B. SOLCS SENSE RESERVA

Quan el Candidat no pugui fer la reserva de Capacitat en temps oportú, l'administrador d'infraestructures té dues modalitats de solcs sense reserva.

B.1. Solcs immediats

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

Els usuaris autoritzats a aquest efecte han de fer les peticions, en general, mitjançant l'aplicació informàtica SIGES.

La resposta de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias a la sol·licitud es farà pel mateix mitjà pel qual es va fer la petició, preferentment a través de SIGES. La resposta podrà ser en determinats casos negativa, perquè no és viable tècnicament la sol·licitud.

Els trens generats amb el concepte de solcs immediats han de circular com a trens sense marxa determinada. A més, estaran exempts del compromís de regularitat per part de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

B.2. Solcs especials

Aquests solcs s'assignen amb motiu d'incidències o per incompliment de les condicions de transport programades per les EF o pels Candidats, normalment a iniciativa de les subdireccions de circulació.

4.3. Restriccions Temporals i Assignació de Capacitat per a Manteniment

4.3.1. PRINCIPIIS GENERALS

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias té encomanada una tasca contínua de conservació i inversió en les línies que gestiona, ja sigui mitjançant tasques de manteniment de les infraestructures en servei, o bé fent obres de millora i ampliació de la seva xarxa.

La realització d'aquests treballs pot comportar restriccions inevitables en el trànsit. Quan el trànsit ferroviari, irremeiablement, s'hagi de veure afectat per aquestes obres, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias procurarà produir les menors pertorbacions possibles i s'han de promoure millores en la infraestructura que redundaran en un millor servei per part de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

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

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

Aquest document s'ha d'actualitzar periòdicament amb la informació més rellevant de les sessions TOC, que són les que defineixen i acorden la programació d'actuacions i obres a la infraestructura per donar informació sobre les futures restriccions de Capacitat consensuades amb els Candidats, perquè els permeti adaptar les operacions i necessitats de transport. Entre la informació que com a mínim l'administrador d'Infraestructura publicarà al seu catàleg sobre les restriccions temporals de Capacitat hi haurà:

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

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

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

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

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

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

A aquests efectes, la fórmula a aplicar és la següent:

$$\text{Impacte del RTC (\%)} = \frac{\text{Nº de solcs afectats per la RTC en un dia significatiu}}{\text{Nº de solcs totals en un dia significatiu}} \times 100$$

(*) Es considera que un solc està afectat per la restricció temporal de Capacitat (RTC) quan se'n supprimeixen, substitueixen o desvien per una ruta alternativa els trànsits.

Atenent el percentatge resultant, i tenint en compte conjuntament el criteri de dies de durada de la restricció esmentada, les restriccions temporals de Capacitat es classificaran com s'indica a continuació:

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

Així mateix, per als casos "intermedis" en què una restricció temporal de Capacitat no compleixi alhora els criteris de nombre de dies consecutius i % de trànsit cancel·lat, desviat o substituït per ser qualificada pel seu impacte com a mínim – menor – mitjà – alt – gran, aquesta restricció temporal de Capacitat es qualificarà pel seu impacte immediatament inferior.

4.3.2. TERMINIS I INFORMACIÓ PROPORCIONATS ALS SOL·LICITANTS

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

En concret:

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

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

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

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

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'enviar aquesta informació als Candidats que transitin per la línia o les línies afectades per la restricció temporal de capacitat.

Així mateix, i amb la finalitat d'ajustar les peticions de l'horari de servei, es poden formalitzar reunions bilaterals amb les EF, de les quals s'ha d'aixecar l'acta corresponent o s'han de lliurar les presentacions que l'acompanyin amb la informació corresponent, per anticipar les restriccions i qüestions operacionals més rellevants, i també els plans de transport, per a l'horari de servei proper, garantint en tot moment el respecte als principis d'igualtat de tracte i no discriminació amb la resta de Candidats i la confidencialitat de les dades aportades per aquells, quan així ho hagin designat o bé s'estableixi a la normativa aplicable.

COMISSIONS TOC

La programació d'actuacions a la infraestructura es canalitzarà mitjançant les comissions TOC, formades pels responsables designats per la Direcció General de Conservació i Manteniment, Direcció General de Circulació i Gestió de Capacitat i Direcció General de Construcció; i, com a convidades, les EF amb Capacitat adjudicada i la CNMC. En aquestes comissions les EF són informades puntualment dels treballs a fer, atenent en la mesura del possible els seus suggeriments a la programació. L'acta de les sessions TOC en què s'analitzen i acorden aquestes restriccions a la Capacitat es remet a totes i cadascuna de les EF que hi participen.

Hi ha una comissió central i altres comissions territorials. A cada sessió, les comissions territorials s'ha d'encarregar de fer els estudis preparatoris perquè la comissió central adopti els acords definitius. Les comissions TOC poden ser ordinàries o extraordinàries i, abans de celebrar-se, se subministra a les EF, per correu electrònic, la informació principal que s'ha de tractar en aquestes sessions. S'han de comunicar a les EF i Candidats les decisions adoptades en les sessions, i qualsevol qüestió plantejada per les EF i Candidats s'ha de traslladar, perquè s'analitzi i resolgui.

Les Comissions TOC determinen en la sessió ordinària anual els increments de temps que cal contemplar en els solcs dels trens per a l'Horari de Servei de l'any següent. També programen en sessió ordinària els treballs en infraestructures que afectin de manera permanent la circulació de trens. En particular, les sessions ordinàries estableixen o revisen els períodes i les condicions de les bandes de manteniment. Les programacions s'establiran fins al final de l'Horari de Servei, i s'aixeca acta de les sessions de cada Comissió.

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

Per als casos en què, durant l'Horari de Servei, hi hagi variacions importants respecte de les previsions fetes a la sessió ordinària anual, que sol celebrar-se al voltant del mes d'abril, està previst celebrar, amb periodicitat aproximadament trimestral, sessions ordinàries d'ajustament. Es podran convocar, a més, sessions extraordinàries quan, per motius excepcionals, calgui acordar treballs fora de les sessions ordinàries.

El Gestor de Capacitat ha de considerar en el procés d'assignació de solcs les reserves de Capacitat que es derivin dels treballs programats a les Comissions TOC. Després de les consultes fetes entre l'administrador d'infraestructura i els Candidats interessats, els Candidats han de tenir en compte en les seves circulacions les repercussions que se'n deriven (increment dels temps de viatge, reducció de Capacitat, etc.) quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries les comuniqui. Per a això s'aplicaran els terminis de preavis i els casos exceptuats en la Decisió Delegada 2017/2075 o la norma que, si escau, la substitueixi.

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

BANDES DE MANTENIMENT

Les Bandes de Manteniment consisteixen en una reserva de Capacitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias per a les tasques de manteniment ordinari de la infraestructura i les seves instal·lacions.

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

Al Manual de Capacitats i al document reglamentari "Quadres de Velocitats Màximes" figuraran els intervals previstos per a les bandes de manteniment.

OBRES EXTRAORDINÀRIES

Quan calgui fer una obra durant un període prolongat en un interval d'obres diferent del de la Banda de Manteniment, es deixarà constància de quin és l'interval extraordinari d'obres i quin és l'interval normal de manteniment. Les Comissions TOC programaran aquests períodes. Els detalls més concrets de l'actuació i la Capacitat nova ofertada s'han de compartir amb les empreses ferroviàries, amb una antelació mínima de quatre mesos per a les Capacitats de trens de viatgers i amb una antelació mínima d'un mes per a les Capacitats de trens de mercaderies respecte de l'inici de la restricció de Capacitat, tret que l'administrador de la infraestructura i els Candidats interessats acordin un termini més breu, per mitjà dels Expedients de Treballs Programats/Autoritzats (TBP/TBA).



L'administrador d'infraestructures pot decidir no aplicar els períodes habituals de consulta i comunicació amb els candidats si la restricció de la Capacitat és necessària per restablir les operacions ferroviàries en condicions de seguretat, si no pot fer cap control sobre el calendari de les restriccions, si l'aplicació dels períodes esmentats no seria eficaç a l'efecte dels costos o seria innecessàriament perjudicial a l'efecte de la pervivència o condició dels actius o si tots els candidats afectats manifesten que hi estan d'acord. En aquests casos, i en el cas de qualssevol altres restriccions de capacitat que no estiguin subjectes a consulta de conformitat amb altres disposicions del present Annex, l'administrador d'infraestructures ha de consultar immediatament els candidats i els principals explotadors d'instal·lacions afectats. (Punt 14, Decisió delegada (UE) 2017/2075 de la Comissió, de 4 de setembre de 2017).

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

4.4. Acords Marc entre Adif - Alta Velocidad i els Candidats

CONCEPTE GENERAL D'ACORD MARC I CAPACITAT MARC

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

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

Amb caràcter general, els acords marc tindran una vigència màxima de cinc anys, renovable per períodes iguals. Això no obstant, es pot acordar un període superior a cinc anys quan estigui justificat per l'existència de contractes comercials, inversions especialitzades o riscos. Per a serveis que facin servir una infraestructura especialitzada que requereixi inversions de gran magnitud i a llarg termini, que el Candidat justifiqui degudament, es poden concertar acords marc per un període de vigència de fins a quinze anys.

En el cas d'infraestructures congestionades, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot reduir la Capacitat reservada quan, en un període d'almenys un mes, la Capacitat s'hagi fet servir per sota de la quota establerta.

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

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de remetre els acords marc a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per analitzar-los i aprovar-los amb que les parts els signin.

El model d'acord marc està disponible a l'Annex I.

L'administrador d'infraestructures ha de reservar Capacitat per al procediment anual de confecció d'horaris de servei. Consegüentment, la Capacitat marc no pot esgotar la Capacitat disponible de la infraestructura en qüestió, tot establint-se un llindar aproximat del 70 % de reserva de Capacitat per a acords marc; i la Capacitat romanent es reserva per a trànsits d'hora punta o extraordinaris, altres relacions o altres Candidats, inclosos els que hagin formalitzat un acord marc. Aquestes Capacitats s'adjudicarien mitjançant els processos ordinaris de l'horari de servei.

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

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

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

Orientativament, s'apliquen marges de reserva de Capacitat que van entre el 20 i el 40 %, segons les característiques de les línies considerades.

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



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

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

L'administrador d'infraestructures pot decidir amb criteris d'equitat i, quan calgui, amb l'aprovació prèvia de l'organisme regulador, no oferir acords marc en les línies que s'hagin declarat congestionades.

4.4.1. PROCEDIMENTS I CRITERIS RELATIUS ALS ACORDS MARC D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

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

De conformitat amb el seu article 5, l'Administrador de Infraestructuras podrà convidar els candidats potencials a presentar sol·licituds d'acords marc, mitjançant convocatòries de sol·licituds d'acords marc. Per això, Adif-Alta Velocidad inclourà la capacitat marc disponible per tram de línia i període de control a les línies en què s'ofereixi aquesta possibilitat en la declaració de capacitat marc.

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

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

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

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:

CONTINGUT DE LA SOL·LICITUD

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

- Línies o trams de línia per als quals se sol·licita l'acord marc;
- Solcs orientatius, que se sol·liciten per a cada línia o tram de línia, incloses les possibles parades comercials, diferenciant la sol·licitud per horaris de servei i dies de la setmana;

- Horaris orientatius de sortida i arribada de cada servei;
- Material rodant que es farà servir per al solc i les seves característiques (unitats, velocitat, composició...)
- Les freqüències setmanals: diàries, laborables, S i D, així com les excepcions

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

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

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

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

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

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

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

- Ingres mitjà per viatger (mitjana de les vendes obtingudes per les operacions per any dividida entre la mitjana de viatgers transportats).
- Trens-km per circulació (mitjana km recorreguts per any dividit entre les circulacions anuals).
- Viatgers per circulació (mitjana dels viatgers transportats entre circulacions anuals).

- Cost per tren-km (mitjana del cost de les operacions per any dividit entre la mitjana dels km recorreguts per any).
 - EBITDA i resultat abans i després d'impostos.
 - Altres ràtios que es considerin rellevants.
 - Comptes anuals auditats dels tres darrers exercicis (si és el cas).
 - Capacitat financera i fonts de finançament, pròpies o alienes.
 - Carta de compromís ("Confort Letter") que doni suport i garanteixi el Pla Econòmic i Financer, signada pel candidat i tots els seus accionistes.
 - Informe d'auditor extern que acrediti la raonabilitat de les hipòtesis utilitzades per a l'elaboració del Pla Econòmic i Financer, així com coherència amb la sol·licitud presentada.
 - Declaració responsable de formar o no formar part d'un grup societari a què fa referència l'article 42 del Codi de comerç.
- c) Documentació relacionada amb les cobertures d'assegurances previstes a la legislació ferroviària en el supòsit de no disposar de llicència d'empresa ferroviària o habilitació:**
- Amb caràcter previ a la prestació de serveis de transport ferroviari i a fi d'acreditar la cobertura de la responsabilitat civil que es pot exigir per a l'exercici de l'activitat de prestació de serveis de transport ferroviari de viatgers, cal aportar la pòlissa amb el seu condicionat general, particular i especial, per examinar-la a l'empara del que preveu l'article 63 del Reglament del sector ferroviari, i també el certificat d'estar al corrent de pagament de la pòlissa d'assegurança esmentada.
 - També cal aportar una declaració responsable amb el compromís de formalitzar una pòlissa per a la cobertura de les garanties exigides a l'assegurança obligatòria de viatgers.

MODE DE PRESENTACIÓ DE LA SOL·LICITUD

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

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

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

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

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

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

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

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

ANÀLISI DE LA SOL·LICITUD

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

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

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

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

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

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

COORDINACIÓ DE LES SOL·LICITUDS

Després del període de consultes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RESOLUCIÓ DEL PROCEDIMENT

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

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

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

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

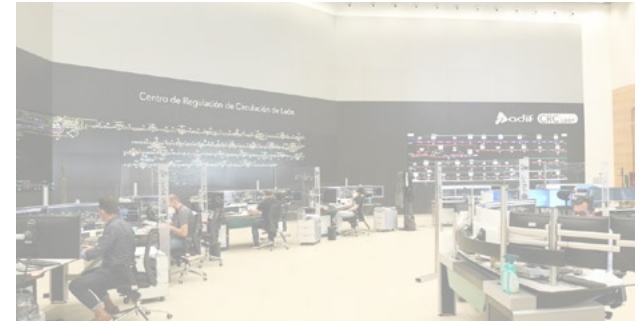
EXECUCIÓ DE L'ACORD MARC

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

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

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

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



OBJECTIU I ÀMBIT D'APLICACIÓ

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

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

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

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

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

DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS

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

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

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

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

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

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

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

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

Petició de capacitat dins l'horari de servei.

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

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

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

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

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

La petició per part d'un candidat de capacitat que no operarà, amb la intenció d'alliberar-la progressivament durant l'horari de servei, dificulta a l'Administrador la recol·locació a altres candidats a causa del seu escàs aprofitament i, per tant, dificulta també evitar una hipotètica imposició de penalitzacions a l'empresa que no l'operarà.

Després de la finalització del procés que ha culminat amb l'elaboració i l'aprovació de l'horari de servei, el volum de solcs que finalment han estat sol·licitats i concedits per l'Administrador en tots els eixos que constitueixen l'acord marc per a un operador constitueix la sol·licitud inicial d'aquest operador.

La comparació entre la sol·licitud inicial i la reserva de capacitat de l'acord marc defineix el percentatge de compliment inicial de l'acord marc després de l'aprovació de l'horari de servei i ha de servir a l'operador per determinar el marge de maniobra del qual disposa al llarg d'aquest període per garantir el compliment del seu acord marc.

L'operació durant l'horari de servei.

Un cop iniciades les operacions de l'horari de servei corresponent per part de les empreses ferroviàries es poden produir algunes circumstàncies durant el transcurs d'aquest que són rellevants a efecte d'avaluar el compliment dels acords marc, ja que poden alterar la sol·licitud inicial i el percentatge d'incompliment inicial.

1. Ajustaments concertats i ajustos mensuals seguint el procediment i els terminis recollits a la Declaració sobre la Xarxa.

L'operador podrà fer ús dels "ajustos concertats" i "ajustos mensuals" esmentats a la Declaració sobre la Xarxa. El seu objectiu és facilitar una adequació del Pla de transport de cada candidat.

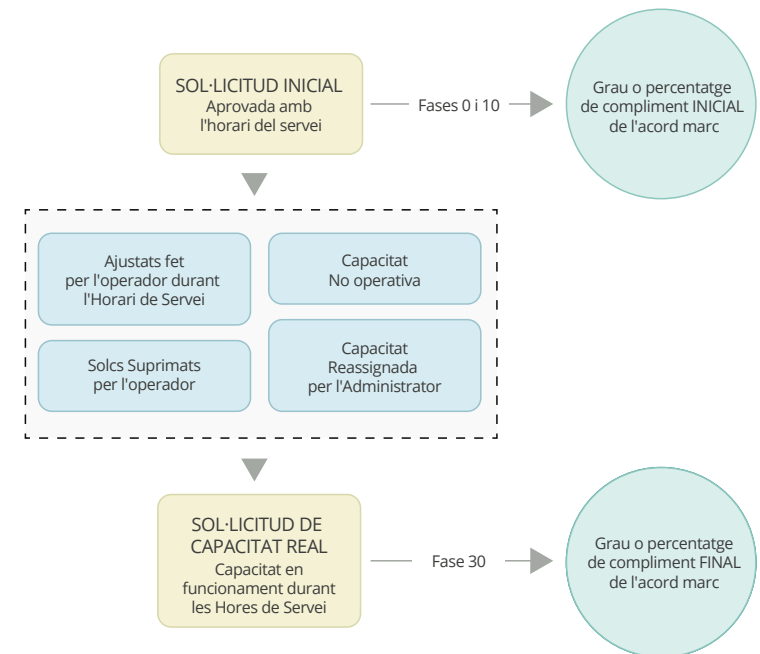
Considerant que el curt termini de programació i el marc constret de modificació de la malla en aquest tipus d'ajustaments dificulten l'estudi de grans variacions de solcs, el Gestor de Capacitat podrà refusar sol·licituds per aquest motiu quan els terminis previstos de planificació siguin insuficients o les peticions suposin una modificació substancial de l'explotació.

La no-operació de solcs per part de l'empresa ferroviària fent ús d'aquest tipus d'ajustos segons els terminis i el procediment de la Declaració sobre la Xarxa tenen com a efecte una variació del marge de compliment inicial, fixat després de l'aprovació de l'horari de servei.

2. Ajustaments sol·licitats per l'operador fora dels terminis inclosos a la Declaració sobre la Xarxa

Aquesta situació es produirà quan l'operador sol·liciti la no-operació de determinats solcs, però no compleixi els terminis mínims establerts a la Declaració sobre la Xarxa. Independentment del fet que al final de l'horari de servei el percentatge de compliment final se situï fora o dins del marge de flexibilitat, aquesta situació comportarà la liquidació del Cànon Modalitat A, més l'addició al Cànon A de l'article 97.5, apartat 4t de la Llei 38 /2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en els termes previstos en el sistema de determinació dels cànon ferroviaris i a la Declaració sobre la Xarxa vigents en cada moment.

Per aquest motiu, la no-operació d'aquests solcs no tindrà efecte sobre el grau de compliment final de l'acord marc.



3. Solcs no operats per l'empresa ferroviària, sense que hi hagi qualsevol dels tràmits anteriors.

Aquesta situació es produirà quan l'empresa ferroviària no operi determinats solcs i, a més, no hagi fet ús dels procediments reflectits a la Declaració sobre la Xarxa per als ajustos concertats o mensuals.

Independentment que al final de l'horari de servei el percentatge o grau de compliment final se situï fora o dins del marge de flexibilitat, aquesta situació comportarà la liquidació del Cànon Modalitat A, més l'addició al Cànon A de l'article 97.5, apartat 4t de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en els termes previstos al Reglament de Determinació de Cànon Ferroviaris i en la Declaració sobre la Xarxa vigents en cada moment.

Per aquest motiu i igual que en el cas anterior, la no-operació d'aquests solcs no tindrà efecte sobre el grau de compliment final de l'acord marc.

4. Solcs suprimits per l'Administrador.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias té encomanada una tasca contínua de conservació i d'inversió en les línies de la seva titularitat, ja sigui mitjançant tasques de manteniment de les infraestructures en servei o bé fent obres de millora i ampliació de la seva xarxa. La realització d'aquests treballs pot comportar restriccions inevitables en el trànsit.

Quan el trànsit ferroviari hagi, irremeiablement, de veure's afectat per aquestes obres, l'Administrador de Infraestructuras ha de procurar causar les menys perturbacions possibles i s'han de promoure millores en la infraestructura que han de redundar en un millor servei per part de l'Administrador de Infraestructuras.

La supressió de solcs al llarg de l'horari de servei per part de l'Administrador motivada per les causes anteriors suposa una variació del percentatge de compliment de l'acord marc de l'Administrador.

Avaluació del compliment de l'acord marc.

En finalitzar l'horari de servei, l'Administrador de Infraestructuras ha d'avaluar el grau de compliment dels compromisos de cadascun dels acords marc.

L'Administrador ha d'elaborar un expedient per a cadascun dels acords marc (o, si és el cas, diversos acords marc del mateix operador) i s'hi analitzarà i establirà el grau de compliment aconseguit per les dues parts.

Quan s'acabi l'horari de servei, l'Administrador iniciarà els tràmits necessaris per obrir els expedients de compliment dels acords marc. El termini màxim des de la seva obertura fins a la resolució de l'expedient és de 6 mesos.

Inici de l'expedient. Comunicació prèvia a les empreses ferroviàries.

Mitjançant un acord del director general de l'entitat, que s'enviarà a les empreses ferroviàries i altres candidats amb acords marc en vigor, s'iniciarà el procediment i es concedirà un termini de 15 dies perquè es puguin formular les al·legacions i aportar tots els documents que considerin oportuns.

Acompanyant l'acord del director general de l'entitat s'enviarà a les empreses ferroviàries una còpia de la informació inicial disponible per part de l'Administrador que formi part de l'expedient:

- Ajustaments de capacitat marc realitzats per l'operador al llarg de l'horari de servei.
- Solcs d'acord marc suprimits a instàncies de l'Administrador al llarg de l'horari de servei.
- Capacitat readjudicada a altres operadors després de l'adjudicació de l'horari de servei i fins al seu inici.
- Capacitat readjudicada a altres operadors durant l'horari de servei.

Elaboració de l'informe tecnicoadministratiu que reflecteixi el grau de compliment.

Un completat el tràmit d'al·legacions, l'equip tècnic administratiu procedirà a analitzar la documentació que hi hagi a l'expedient i els documents aportats pels candidats i emetrà els informes tecnicoadministratius amb el grau de compliment de cadascun dels acords marc.

Per a l'emissió de l'informe esmentat se seguirà la metodologia següent:

1. **Avaluació del grau de compliment de l'operador abans de l'anàlisi dels ajustaments ocorreguts durant l'horari de servei:**

Es parteix de la sol·licitud inicial realitzada per l'operador i es determina el grau de compliment inicial de l'acord marc (percentatge de solcs d'acord marc sol·licitats i adjudicats a l'horari de servei davant de la reserva de capacitat de l'acord marc).

Es modifica aquest percentatge depenent de l'existència de causes no imputables a l'operador i informades sense demora (article 13.3 del RE 2016/545), prenent com a base la informació següent:

- Comunicacions prèvies a la sol·licitud de l'horari de servei.
- La sol·licitud realitzada per l'operador.
- La informació rebuda durant el tràmit d'audiència de l'expedient.

Aquestes causes han de constar acreditades per l'empresa operadora a la documentació que té l'Administrador al seu poder.

Es modifica novament aquest percentatge segons la capacitat alliberada i publicada al catàleg que hagi estat possible readjudicar a altres operadors fins a l'inici de l'horari de servei.

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

Les variables integrants de l'expressió anterior tenen la definició següent:

- **% IOP:** Grau de compliment inicial de l'operador corregit.
- **si:** Sol·licitud inicial de l'operador per a l'horari de servei.
- **r:** Solcs no sol·licitats per l'operador, però readjudicats per l'Administrador fins a l'inici de l'horari de servei.
- **a:** Solcs no sol·licitats per l'operador per causes no imputables a l'operador i no reassignats.
- **rc:** Reserva de capacitat a l'acord marc

2. Avaluació del grau de compliment de l'operador després de la finalització de l'horari de servei:

Es parteix del percentatge de compliment inicial corregit de l'acord marc assignat a l'operador a l'apartat anterior.

S'avalua i s'analitza cada ajustament concertat sol·licitat per l'operador al llarg de l'horari de servei. Els ajustos realitzats fora de termini i els solcs no operats sense informar l'Administrador no s'analitzen ni avaluen en aquesta part de l'expedient, ja que meriten l'addició al Cànon A de l'article 97 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Un ajustament concertat pot implicar una disminució del nombre de solcs que s'operen i, per tant, una modificació de la sol·licitud inicial del candidat i del grau de compliment final de l'acord marc.

L'equip avaluador tècnic administratiu haurà d'analitzar cadascun dels ajustaments realitzats per l'operador valorant si les seves causes són o no imputables a l'operador prenent com a base la informació següent:

- La sol·licitud normalitzada de l'ajust de capacitat que l'empresa ferroviària va aportar al Gestor de Capacitat.
- La informació rebuda durant la comunicació prèvia de l'expedient.

Després d'aquesta anàlisi es poden donar dues situacions:

- Si es determina que les causes són causes exògenes, és a dir, no imputables a l'operador, o bé si, independentment de la naturalesa de les causes, la capacitat que s'ha alliberat amb el reajustament s'ha pogut tornar a adjudicar, no es modificarà el percentatge de compliment de l'acord marc.
- Si es determina que és imputable a l'operador, els solcs s'inclouran al còmput dels no operats i s'actualitzarà, en conseqüència, el percentatge de compliment de l'acord marc. A l'efecte de calcular de forma correcta la possible penalització posterior, cal un registre de l'eix i la relació, el quilometratge i les parades previstes dels solcs no operats.

Aquesta anàlisi s'ha de fer seqüencialment per a cadascun dels ajustaments que s'hagin produït durant la totalitat de l'horari de servei.

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

Les variables integrants de l'expressió anterior tenen la definició següent:

- **% FOP:** Grau de compliment final de l'operador.
- **si:** Sol·licitud inicial de l'operador per a l'horari de servei.
- **r:** Solcs readjudicats per l'Administrador fins a l'inici de l'horari de servei.
- **a:** Solcs no sol·licitats per l'operador per causes no imputables a l'operador i no reassignats.
- **rc:** Reserva de capacitat a l'acord marc.
- **d:** Pèrdua de capacitat per ajustaments, imputable a l'operador i no readjudicada posteriorment.

3. Avaluació del grau de compliment de l'Administrador després de l'acabament de l'horari de servei:

S'avalua seqüencialment la repercussió en el percentatge de compliment de cada supressió de solcs realitzada per l'Administrador durant la totalitat de l'horari de servei. L'equip tecnicoadministratiu analitzarà si han concorregut les circumstàncies previstes als acords marc (força major, decisió d'una autoritat pública que té impacte en l'assignació de la capacitat, etc.) que justifiquin la no-disposició de la capacitat per part de l'Administrador.

Després d'aquesta anàlisi es poden donar dues situacions:

- I. Si es determina que han concorregut les circumstàncies previstes a l'acord marc esmentades al paràgraf anterior, no es modificarà el grau de compliment de l'acord marc.
- II. Si es determina que la supressió és imputable a l'Administrador, els solcs s'inclouran dins del còmput d'incompliment de l'Administrador de Infraestructuras i s'actualitzarà en conseqüència el percentatge de compliment de l'acord marc de l'Administrador.

En aquesta avaluació no es consideraran els solcs suprimits durant un pla de transport o qualsevol restricció de capacitat que hagin estat substituïts per d'altres que hagi ofert i acceptat l'operador.

4. Conclusions de l'informe tecnicoadministratiu:

A l'informe tecnicoadministratiu s'ha de reflectir el grau de compliment de l'acord marc, tant de l'operador com de l'Administrador. S'hi haurà d'incloure la informació següent:

- Capacitat no operada per l'empresa ferroviària amb detall de la capacitat no operada que excedeixi el marge de flexibilitat inclòs a l'acord marc i, per tant, subjecta a penalització. La informació s'ha de concretar en un llistat de solcs que són penalitzables amb descripció de l'eix, la relació, els tren-quilòmetres afectats i les parades previstes.
- Llistat de solcs suprimits per l'Administrador, llevat dels solcs afectats per les circumstàncies previstes en els acords marc com a causes no imputables a l'Administrador.
- Llistat de solcs complementaris oferts per l'Administrador i acceptats per l'operador.
- Valoració de les al·legacions presentades per l'empresa ferroviària i dels danys i perjudicis que, si és el cas, hagi pogut reclamar.
- Grau de compliment de l'acord marc per part de l'operador, calculat d'acord amb l'expressió recollida a l'apartat 2:
- Grau de compliment de l'acord marc per part de l'Administrador de Infraestructuras, calculat d'acord amb l'expressió següent:

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

Les variables integrants de l'expressió anterior tenen la definició següent:

- % AI: grau de compliment de l'Administrador de Infraestructuras
- rc: reserva de capacitat a l'acord marc
- s: solcs suprimits per l'Administrador durant l'horari de servei, sense alternativa oferta o no acceptada per l'operador, amb excepció dels solcs afectats per les circumstàncies previstes als acords marc que justifiquin la no-disposició de capacitat per part de l'Administrador.

Tenint en compte el contingut de l'art. 11.3 del RE 2016/545 l'equip tecnicoadministratiu haurà de valorar si, a la vista del volum de capacitat deixada d'operar, cal reduir la capacitat marc adjudicada en el període posterior al període en curs.

5. Elaboració de l'informe economicofinancer

L'article 13 del Reglament d'execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat estableix a l'apartat 2 la possibilitat de fixar penalitzacions com a conseqüència de la modificació o la rescissió de l'acord marc, limitades als costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant) incorreguts raonablement, o en els quals es pugui preveure raonablement que incorrerà la part indemnitzada". Així mateix, aquest precepte afegeix que "la part indemnitzada prendrà mesures raonables per impedir o reduir la modificació de l'acord, o per impedir-ne la rescissió o reduir-ne l'efecte, i per cobrir els costos, les pèrdues i les despeses, o per atenuar-ne d'una altra manera els costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant)".

L'apartat 3 de l'article 13 regula les causes d'exempció del pagament de sancions de quantia superior als costos administratius derivats d'una modificació o de la rescissió de l'acord marc en els casos següents:

- I. Quan l'acord hagi estat modificat o anul·lat per causes alienes a la voluntat del candidat i que hagin estat comunicades sense demora a l'Administrador de Infraestructuras.
- II. Quan el candidat hagi vist denegada una sol·licitud complementària de capacitat marc de què depenia la viabilitat del servei ferroviari previst.
- III. Quan l'Administrador de Infraestructuras hagi pogut "readjudicar" els solcs i la capacitat marc de manera que les pèrdues derivades de la modificació o la rescissió de l'acord marc ja estiguin cobertes. Els solcs suprimits durant un pla de transport o qualsevol restricció de capacitat que hagin estat substituïts per altres que hagi ofert i acceptat l'operador no seran considerats en aquesta avaluació.

L'informe econòmic i financer té per objecte el càlcul dels costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant) derivats dels incompliments d'operació de l'operador durant l'horari de servei. Per això i considerat el lucre cessant, es partirà del càlcul dels cànons deixats de percebre per l'Administrador de Infraestructuras i s'elaborarà prenent com a base les conclusions i la informació disponible a l'informe tecnicoadministratiu.

5.1. Règim de penalitzacions:

El règim de penalitzacions que s'aplica als supòsits d'incompliment es concreta específicament les clàusules dels acords marc de capacitat.

Aquest règim és aplicable quan el grau de compliment de l'acord marc per part de l'operador se situï en un percentatge inferior al valor: 100%-marge de flexibilitat (%) de l'acord marc.



5.2. Resultat de l'informe econòmic i financer:

L'informe econòmic i financer ha de quantificar, si és el cas, el perjudici econòmic que ha suposat per a l'Administrador l'incompliment dels compromisos de l'acord marc per part de l'operador.

Haurà d'aplicar el règim de penalitzacions a la capacitat no operada per sota del marge de flexibilitat i concretada al llistat de solcs subjectes a penalització recollits a l'informe tecnicoadministratiu.

Amb independència d'això d'abans, l'informe econòmic i financer ha de quantificar el dany generat a l'Administrador per causa dels supòsits 5 i 6 inclosos a la taula de l'apartat anterior.

Així mateix, quantificarà, si és el cas, el valor màxim del perjudici econòmic que l'Administrador pot haver ocasionat a l'operador en haver posat capacitat a disposició de l'operador per sota del nivell acordat en l'acord marc, tenint en compte les dades i els documents aportats a l'expedient per part de l'empresa ferroviària, que acreditin els conceptes previstos a l'article 13 del RE 2016/545.

TRÀMIT D'AUDIÈNCIA DE L'EXPEDIENT

Una vegada emesos els dos informes, l'Administrador de Infraestructuras, tenint en compte el que indica l'article 82 de la Llei 39/2015, de 1r d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques (LPAC), i abans de redactar-ne la proposta de resolució, ha de posar de manifest l'expedient a l'interessat per tal que aquest pugui consultar-lo, sol·licitar còpia dels documents que el componen, al·legar i presentar els documents o les justificacions que consideri pertinents.

RESOLUCIÓ DE L'EXPEDIENT DE COMPLIMENT DELS ACORDS MARC

Un cop finalitzat el tràmit d'audiència, s'analitzaran les al·legacions i s'elaborarà la proposta de resolució, que haurà de ser aprovada pel president d'Adif/Adif-Alta Velocidad, en què, si és el cas, s'imposaran les penalitzacions i el termini de pagament.

Així mateix, en cas que, per motiu de l'incompliment de l'Administrador, l'operador sigui susceptible de ser indemnitzat, es reconeixerà a la Resolució el dret de crèdit al seu favor per l'import determinat.

Contra aquesta Resolució, que esgota la via administrativa, es pot interposar recurs potestatiu de reposició davant el president d'Adif/Adif-Alta Velocidad, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà del dia en què es rebi la notificació, de conformitat amb el que estableixen els articles 112.1 i 123 i següents de la Llei 39/2015, de 1r d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques (LPAC), en relació amb l'article 16.2 del Reial decret 1044/2013, de 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut d'Adif Alta Velocidad; o bé interposar directament recurs contenciós administratiu davant els jutjats centrals del contenciós administratiu en el termini de dos mesos, comptats des de l'endemà de la notificació, sense perjudici que els interessats puguin exercitar qualsevol altre recurs que considerin oportú.

Aquest procediment no s'aplica per avaluar el compliment d'altres requisits especificats en els acords marc de capacitat que no suposin una alteració del compliment dels compromisos de posada a disposició i d'operació de la capacitat marc que tenen reservada.

4.4.3. CAPACITAT MARC ALLIBERADA

CAPACIDAD MARCO LIBERADA PARA EL HORARIO DE SERVICIO 2024-2025

En virtud del que estableix l'article 11.3 del Reglament d'execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària, quan el candidat no tingui intenció de fer servir la capacitat marc durant més d'un mes, ho comunicarà a l'Administrador de Infraestructuras amb més d'un mes d'antelació.

En aquest sentit, de conformitat amb el que estableix la legislació vigent, seguint les recomanacions de la CNMC i per garantir l'optimització i la gestió eficient de l'ús de la capacitat d'infraestructura disponible, l'Administrador de Infraestructuras podrà oferir aquesta capacitat marc disponible tant a les empreses que ja estan operant com a possibles nous candidats.

Aquest oferiment es farà mitjançant la publicació en document annex a la Declaració sobre la Xarxa d'una taula que contindrà la capacitat marc alliberada disponible per a l'horari de servei en vigor classificada per eixos en què s'indican els solcs disponibles amb l'horari, dies de la setmana i trajecte amb el seu origen-destinació, així com les parades intermèdies. Aquest document s'ha d'actualitzar a l'inici de cada mes, sempre que hi hagi hagut modificacions respecte de l'actualització precedent.

Les empreses ferroviàries o nous candidats han de sol·licitar aquests solcs que conformen la capacitat marc romanent disponible, amb el mateix horari i les mateixes parades als oferts a la taula, en el període establert per l'Administrador de Infraestructuras a través de l'aplicació informàtica SIPSOR, mitjançant els terminals autoritzats a aquest efecte.

Un cop sol·licitats els solcs inclosos a la taula, s'ha de procedir sempre a l'estudi de viabilitat dels solcs abans de formalitzar-ne l'adjudicació.

Per a l'Horari de Servei 2024-2025 i després de l'anunci definitiu de les marxes, s'ha constatat que no s'ha alliberat capacitat nova que suposi un menor nombre de circulacions que les operades a l'Horari de Servei anterior. En atenció a això, no es podrà oferir capacitat alliberada per a l'Horari de Servei 2024-2025 donat l'elevat nivell de congestió que tenen tant la infraestructura ferroviària com les instal·lacions de servei (estacions), i prenent en consideració el deure de cooperació establert a l'article 7.2 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017 relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, a què fa referència la Instrucció del President d'Adif i Adif-Alta Velocitat de 30 de juliol de 2024 per la qual s'estableix la necessitat de comprovar l'adequació de les instal·lacions de servei afectades per l'adjudicació de capacitat d'infraestructura a cada Horari de Servei a Adif i Adif-Alta Velocitat.

ACORDS MARCS EN VIGOR

El Consell d'Administració d'Adif - Alta Velocidad, en la sessió extraordinària de 27 de novembre de 2019, va acordar, per unanimitat, assignar provisionalment a tres Candidats la Capacitat marc sol·licitada, en el procés d'adjudicació de Capacitat marc iniciat en virtut de la modificació de la Declaració sobre la Xarxa de 2019.

Aquesta assignació provisional quedava condicionada a la comunicació i aprovació per la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència, de conformitat amb el que estableixen l'Article 38.6 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, i l'Article 13.3 de l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la Declaració sobre la Xarxa i al procediment d'adjudicació de Capacitat d'infraestructura ferroviària..



En dates 6 d'abril de 2020 i 6 de maig de 2020, la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència va dictar sengles resolucions per les quals es van aprovar, de conformitat amb el que disposa l'Article 13.3 de l'Ordre FOM 897/2005, els tres acords marc proposats per l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad.

Amb data 11 de maig de 2020, es van formalitzar els acords marc entre Adif - Alta Velocidad i els tres Candidats adjudicatari de Capacitat marc, per un període de 10 anys. Es tracta d'acords per a serveis comercials de viatgers, d'alta velocitat (trens tipus 300 km/h) en els eixos següents:

- Eix 12 Madrid Barcelona.
- Eix 13 Madrid Est.
- Eix 14 Madrid Sud.

La modificació dels acords marc implicarà l'actualització de la Declaració de Capacitat marc adjudicada, tot reajustant les taules de Capacitat marc adjudicada de l'Annex L; en aplicació de l'Article 3.4. del Reglament d'execució UE 2016/545, que especifica que en el termini de tres mesos des que hi hagi una modificació substancial de l'acord marc, caldrà actualitzar la Declaració de Capacitat marc adjudicada.

4.5. Procediment d'Adjudicació de Capacitat

Les sol·licituds d'adjudicació de capacitat s'han de sustentar en una necessitat comercial confirmada i en una viabilitat tècnica. En el cas contrari, per tal que les sol·licituds d'adjudicació de capacitat se sustentin en una necessitat comercial confirmada i en una viabilitat tècnica, les Empreses Ferroviàries i els candidats poden consultar el Gestor de Capacitat la viabilitat de les seves propostes mitjançant la sol·licitud d'un estudi de capacitat.

Pel que fa al seu abast material, els estudis de capacitat les empreses ferroviàries i els candidats podran sol·licitar-los per motius diversos: estudi d'un solc per a un nou trànsit; la futura sol·licitud de capacitat no és coincident amb la sol·licitud habitual degut, per exemple, a la inclusió de noves parades, utilització de material rodant diferent, etc.

Pel que fa al seu abast temporal, els estudis de capacitat es podran sol·licitar tant amb anterioritat a la sol·licitud de capacitat per al següent horari de servei com durant la seva vigència. L'Administrador haurà de tenir en compte l'estat de la malla en el moment en què es realitzin, el contingut no serà vinculant i no suposarà en cap cas la reserva de la capacitat estudiada.

En cas que un estudi per al següent horari de servei se sol·liciti amb anterioritat a la finalització del termini per a l'adjudicació de capacitat del dit horari de servei, el resultat de l'estudi de capacitat pot variar com a conseqüència del resultat de l'adjudicació definitiva de capacitat.

L'estudi de capacitat s'ha de sol·licitar a través d'un correu electrònic indicant a l'assumpte: "Estudi de Capacitat" a l'adreça següent: gestion.capacidad@adif.es, en el cas de la capacitat internacional mitjançant l'eina PCS (Path Coordination System).

Aquest correu ha d'acompanyar-se del formulari de l'Annex C emplenat degudament cadascun dels camps que s'hi indiquen.

El Gestor de Capacitat haurà d'analitzar la documentació aportada i, en cas d'advertir-hi defectes o que la informació aportada resulti incompleta, requerirà el sol·licitant perquè, en el termini de 10 dies, esmeni la seva sol·licitud, amb indicació que, si no ho fa, es considerarà que ha desistit de la seva petició, prèvia resolució que haurà de ser dictada en els termes previstos a l'article 21 de la Llei 39/2015, de 1r d'octubre.

El Gestor de Capacitat ha d'elaborar-ho i notificar-ho al sol·licitant en el termini d'1 mes des de la recepció de la sol·licitud o, si és el cas, des de la recepció de la documentació completa de l'estudi de capacitat. Aquest termini podria ser de fins a un màxim de tres mesos, en aquells casos justificats per la seva complexitat especial.

En els casos que els estudis de capacitat siguin de caràcter internacional, és a dir, que suposin l'estudi de solcs que travessen més d'una xarxa, l'Administrador que rebí la sol·licitud s'ha de coordinar amb els administradors implicats per a la realització de l'estudi.

Sens perjudici del que disposa la legislació vigent en aquesta matèria, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tractarà com a confidencial tota la informació comercial i de negoci que se li confii per a l'elaboració dels estudis. Per la seva banda, el candidat es compromet a mantenir la confidencialitat de totes les dades i les informacions que en aquest sentit li siguin facilitades per Adif

Els candidats hauran de fer servir preferentment les eines informàtiques que l'administrador d'infraestructures ferroviàries posa a la vostra disposició (SIPSOR i PCS). Aquells que sol·licitin solcs internacionals també podran fer les peticions a través de l'OSS d'Adif o de qualsevol OSS de la Xarxa de finestretes úniques de RNE i en el cas de les sol·licituds de mercaderies també podran fer-les a les OSS dels Corredors Europeus de Mercaderies.

Les sol·licituds internacionals ocasionals/puntuals s'han de presentar almenys cinc dies hàbils abans de la sortida d'origen del solc.

El Candidat està obligat a actualitzar les dades de les seves sol·licituds. Particularment, haurà de comunicar, com més aviat millor, qualsevol supressió de solcs o la renúncia a una petició, sense que això pressuposi que siguin aplicables la resta de les normes referents a les obligacions sobre l'ús de les capacitats adjudicades.

Per facilitar la tasca als Candidats que acordin amb el Gestor de Capacitat l'ús de SIPSOR, quan s'iniciï el període de peticions per a un nou Horari de Servei, el GC podrà generar automàticament una sol·licitud informàtica al sistema per a la càrrega automàtica dels solcs adjudicats de les empreses ferroviàries que ja comptaven amb capacitat en l'horari de servei anterior a partir dels solcs regulars que estiguin vigents en aquesta data. Aquesta generació no suposa cap dret adquirit de preferència sobre la resta de sol·licituds d'altres candidats. Els Candidats tenen l'obligació de comprovar que s'han introduït al sistema totes les peticions de solcs per al nou període Horari i que totes les dades es troben degudament emplenades; també han d'anul·lar la petició dels solcs per als que no desitgen una nova adjudicació.

El Gestor de Capacitat haurà de comunicar en el moment oportú a SIPSOR, o pel mitjà amb què fossin sol·licitats, els solcs assignats o les modificacions realitzades sobre els solcs ja assignats per qüestions d'ajust tècnic de la malla. Al camp d'Observacions s'indicanen les circumstàncies que condicionin l'aplicació del solc.

Els Candidats tenen l'obligació d'acceptar les marxes assignades o refusar-les, pel mitjà en què hagin estat sol·licitades, com a molt tard quan finalitzi el període d'al·legacions. Passats els terminis establerts sense rebre l'acceptació per part del Candidat d'un solc assignat, el Gestor de Capacitat podrà disposar lliurement del solc.

Amb les marxes acceptades es confeccionaran els documents reglamentaris que corresponguin i es realitzaran les transferències de dades dels plans de transport, sense que això no es consideri en cap cas la vulneració del principi de confidencialitat.

El candidat ha de comunicar obligatòriament al Gestor de Capacitat, en els terminis establerts, l'anunci definitiu d'aquestes marxes. L'anunci de trens consisteix a declarar per part del Candidat, de manera formal, els dies concrets de circulació dels trens. Per als solcs ocasionals (TrenDía), es procedirà a anunciar-los en funció de les dates sol·licitades una vegada hagi estat acceptat el solc.

Amb el procés d'anunci del tren es deixa d'aplicar el principi de confidencialitat del solc i la informació es considera pública a partir d'aquell moment.



PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

En el procés d'adjudicació de Capacitats el Gestor de Capacitat ha de garantir un accés basat en els principis d'objectivitat, transparència i igualtat; i ha d'assegurar alhora que la qualitat tècnica dels solcs sigui adequada.

El Gestor de Capacitat, en la mesura que sigui possible, ha d'atendre totes les sol·licituds de Capacitat d'infraestructura que rebí. Si això no és possible, ha d'aplicar els criteris d'adjudicació continguts a l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, i tenir en compte totes les limitacions que afectin els Candidats, com ara els efectes econòmics sobre la seva activitat empresarial.

D'altra banda, l'increment de serveis que s'ha produït a la xarxa ferroviària espanyola després de la liberalització del transport de viatgers ha comportat un enorme increment del volum de viatgers transportats, principalment als tres corredors d'acord marc. La previsió d'aquest augment progressiu de serveis ha anat desencadenant les declaracions de congestió de determinades instal·lacions de servei. No obstant això, aquestes declaracions de congestió tenen el seu principal efecte en el procediment d'adjudicació de capacitat de via i no en la gestió de fluxos de viatgers a les terminals i les andanes.

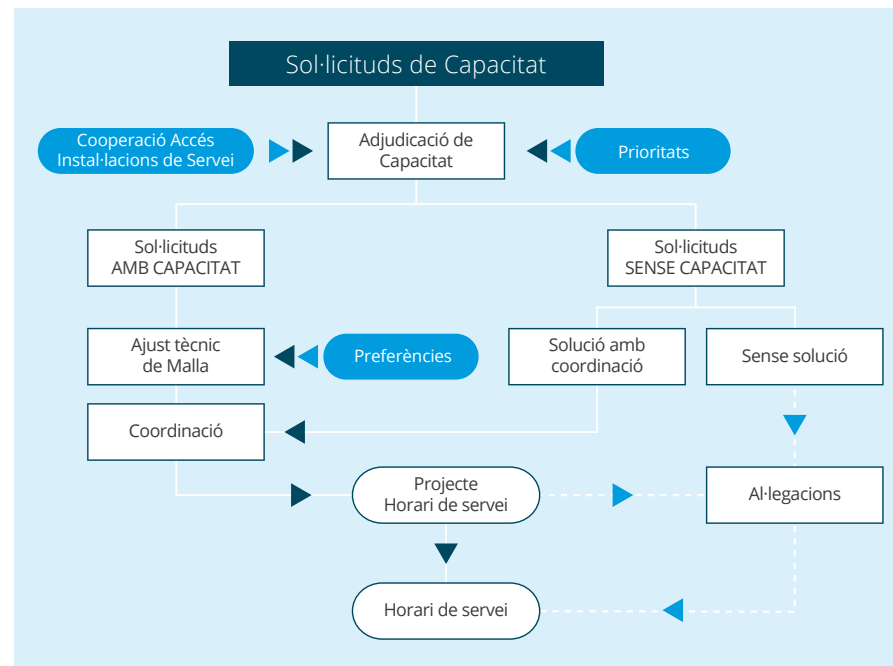
Conseqüentment, i fent ús de les seves competències previstes a l'art 23. 2 apartats p) i q) del Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i l'art 23. 2 apartats p) i q) del Reial Decret 1044/2013, de 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocitat, el President de les Entitats Públiques Empresarials ADIF i ADIF-Alta Velocitat, ha aprovat la següent instrucció:

- Conformement al que estableix l'article 7, apartat 2 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió de 22 de novembre de 2017 relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, durant el procés de confecció de l'horari de servei, el gestor de capacitat haurà de cooperar amb el gestor de la instal·lació de servei i amb la resta de les àrees responsables per verificar si hi ha capacitat suficient a les instal·lacions de servei afectades, que permeti la prestació dels serveis a les estacions amb total seguretat per als usuaris, així com amb els nivells de qualitat establerts. A aquests efectes, es demanarà d'aquestes àrees els informes pertinents, que quedaran incorporats a l'expedient d'adjudicació de capacitat.
- Si com a resultat d'aquesta comprovació resulta necessari, es limitaran o denegaran noves sol·licituds de capacitat amb l'objectiu de mantenir en tot moment un funcionament segur, adequat i eficient de les instal·lacions a les estacions de viatgers, tal com queda establert a la Declaració sobre la Xarxa.

El Gestor de Capacitat està legalment facultat per reservar Capacitat per a les operacions de manteniment programat, reposició o ampliació de la Xarxa, per resoldre problemes d'infraestructura congestionada. Així mateix, de conformitat amb la Disposició addicional vint-i-cinquena de la LSF, Assignació provisional de Capacitat, a instància de les administracions competents, i en el marc del dret de la Unió Europea que regula l'adjudicació de contractes de servei públic i la liberalització dels serveis de transport ferroviari, els administradors de les infraestructures ferroviàries estan obligats a fer una reserva provisional de la Capacitat d'infraestructura necessària per executar cada contracte de servei públic, prèviament a la licitació preceptiva.

Les sol·licituds de Capacitat per fer treballs de manteniment s'han de presentar durant el procediment d'adjudicació. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de prendre degudament en consideració la repercussió que la reserva de Capacitat d'infraestructura amb finalitats de treballs de manteniment tindrà en l'activitat dels Candidats; i, tan aviat com sigui possible, ha d'informar les parts interessades de la manca de disponibilitat de la Capacitat d'infraestructura deguda a treballs de manteniment o programats.

El procés d'Adjudicació de Capacitats per a la confecció de l'horari de servei (i de manera similar, els seus ajustaments) s'ha de desenvolupar, per tant, d'acord amb el fluxograma adjunt.



En els ajustaments posteriors a la confecció de l'Horari de Servei, l'Adjudicació de Capacitats s'ha de resoldre preferentment en funció de les Capacitats residuals i mitjançant la inserció tècnica dels solcs a la malla, procurant no afectar els solcs ja existents.

Per als solcs ocasionals, el Gestor de Capacitat s'ha de circumscriure a les Capacitats disponibles, tot establint com a ordre de prioritats el de recepció de les sol·licituds. El Gestor de Capacitat queda facultat per admetre petites incompatibilitats entre els solcs, quan jutgi que no aquestes pertorbaran la circulació de la resta de trens.

FASE D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT A LES FRANGES HORÀRIES CORRESPONENTS

Durant aquesta fase es determina quines sol·licituds obtindran Capacitat a les línies i períodes horaris corresponents.

Aquest procés es farà inicialment en funció de la Capacitat estimada de què es disposa a cada línia, depenent de la tipologia de trànsit, segons figuren al Manual de Capacitats. Aquest document, que s'actualitza generalment amb caràcter trimestral, l'administrador d'infraestructures l'envia als Candidats amb llicència en vigor. Una vegada ateses les demandes segons la tipologia de trànsit, les sol·licituds que no hagin obtingut Capacitat podran disposar de la Capacitat residual d'una altra tipologia de trànsit, sempre que sigui tècnicament viable.

Quan l'adjudicació de la Capacitat és a un Candidat que no és empresa ferroviària, aquest ha de comunicar a l'administrador d'infraestructures les dades de l'EF. que ha de fer servir aquesta Capacitat, amb almenys cinc dies d'antelació al de la seva utilització efectiva.

CRITERIS DE PRIORITAT A L'ADJUDICACIÓ

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adjudicarà la capacitat d'infraestructura sol·licitada de la manera següent (art. 11 Ordre FOM/897/2005):

- 1) Si hi ha Capacitat disponible per a tots els candidats, se'ls ha d'adjudicar.
- 2) Si hi ha coincidència de sol·licituds per a una mateixa franja horària, s'adjudicarà la capacitat mitjançant el procediment de coordinació previst en aquesta DR.
- 3) Si la Xarxa s'hagués declarat com a congestionada, es prendran en compte per a l'assignació, per ordre descendent, les prioritats d'adjudicació següents:
 - a. L'existència d'infraestructures especialitzades i la possibilitat d'atendre les sol·licituds a aquestes infraestructures.
 - b. Els serveis declarats d'interès públic.
 - c. Els serveis internacionals.
 - d. L'eventual existència d'acords marc que prevegin l'adjudicació d'aquesta sol·licitud de Capacitat.
 - e. La sol·licitud, per un Candidat, d'una mateixa franja horària durant diversos dies de la setmana o en setmanes successives del període horari.
 - f. L'eficiència del sistema.

En l'aplicació dels criteris de prioritats, els serveis sotmesos a obligacions de servei públic rebran la consideració deguda, i també els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.

El Gestor de Capacitat ha de vetllar per l'optimització i aprofitament raonables de la Capacitat d'infraestructura. En aquest sentit:

- S'ha de procurar que els horaris siguin cadenciats en les línies o serveis per als quals sigui possible, fet que comporta una organització millor del trànsit, tant per a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias com per a l'operació dels Candidats, i també comporta un atractiu comercial més gran per als viatgers.

- Alguns trens, per les característiques tècniques pròpies, podrien disminuir la Capacitat o dificultar l'explotació, per la qual cosa l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrà restringir la circulació de determinats trens, exclusivament, segons criteris tècnics d'explotació (manca de determinats equipaments a bord, temps de marxa inadequats a les característiques de les línies, etc.).
- Si el Candidat sol·licita un solc i hi ha un itinerari alternatiu menys congestionat, el Gestor de Capacitat pot, a iniciativa pròpia, programar el solc per la ruta més adequada, a fi de propiciar més disponibilitat de Capacitat per als trànsits en què la ruta més saturada sigui necessària tècnicament i econòmicament. El Gestor de Capacitat ha de raonar, per escrit, davant el Candidat afectat, aquestes situacions.

Quan aquestes exigències siguin significatives en una determinada línia, se'n farà esment al Manual de Capacitats.

FASE D'AJUSTAMENT TÈCNIC DE MALLA

Quan les sol·licituds han obtingut Capacitat, s'ha de fer el procés tècnic d'inserció a la malla. Aquest procés està subjecte a determinats principis tècnics d'inserció de solcs i ajustament de malla.

El Gestor de Capacitat queda facultat per aplicar els criteris tècnics següents:

Adaptació Tècnica de Solcs

Per motius tècnics o per compatibilitzar totes les peticions dels diferents Candidats, en uns paràmetres raonables, el Gestor de Capacitat pot variar l'horari proposat pels Candidats. Per tant, pot establir el temps de recorregut o les parades tècniques que consideri oportunes per garantir la puntualitat de la circulació dels trens, compatibilitzar els diferents solcs i optimitzar la capacitat de via.

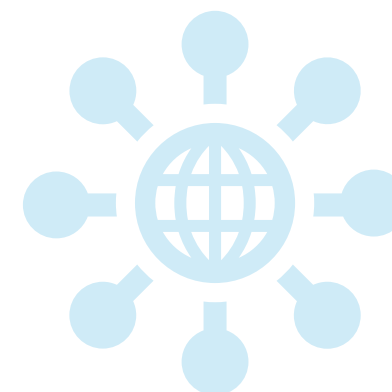
Serveis Cadenciats

Les sol·licituds que es facin contemplant serveis cadenciats podran tenir determinada preferència durant el procés d'ajustament tècnic de malla per aconseguir un servei cadenciat adequat.

Línies Especialitzades

Si hi ha línies alternatives adequades, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, després de consultar les parts interessades, podrà declarar especialitzada, per a la prestació de determinats tipus de serveis, una infraestructura ferroviària concreta. Vegeu l'apartat 2,4 i 1 d'aquest document.

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



En aquestes línies, el procés d'assignació de Capacitats, per part del Gestor de Capacitat, es pot fer donant determinada preferència a l'ajustament tècnic de malla als serveis predominants, a més de la prioritat d'adjudicació de Capacitat que l'Ordre FOM/897/2005 determina.

Trànsits Bligació de Servei Públic

El Gestor de Capacitat pot atorgar preferència als serveis que cobreixin determinats serveis públics durant el procés d'ajustament tècnic de malla, especialment en hora punta.

Trens de Llarga Distància (viatgers o mercaderies)

Atesa la complexitat tècnica especial que la construcció de solcs de gran longitud comporta, ja que aquests circulen per un gran nombre de línies, particularment els internacionals, el Gestor de Capacitat pot donar preferència al grafiat de malla als trens de més recorregut.

El Gestor de Capacitat ha de procurar que, si res no s'hi oposa, els solcs assignats a l'horari de servei anterior, que obtinguin Capacitat a l'horari de servei nou, en conservin bàsicament les característiques primordials.

Al final d'aquest procés, el Gestor de Capacitat ha d'assignar als Candidats els solcs corresponents. En el cas dels solcs regulars, l'assignació és provisional fins que la fase de coordinació i el període d'al·legacions culminin.

4.5.1. CALENDARI ANUAL DE SOL·LICITUD DE CAPACITAT (HORARI DE SERVEI)

En el procés d'assignació de solcs, el compliment dels calendaris programats és essencial per garantir la qualitat del producte i permetre planificar la logística dels diferents intervinents en el procés, i també per possibilitar que el conjunt de Candidats disposi dels horaris definitius corresponents en temps oportú.

Per respondre a les sol·licituds presentades fora de termini, el Gestor de Capacitat n'ha d'avaluar l'abast, tot comunicant als Candidats, en temps oportú, la decisió de compromís de termini. I pot, fins i tot, donar-los tractament en ajustaments posteriors, assignant eventualment les Capacitats residuals a aquestes sol·licituds.

HORARI DE SERVEI

L'horari de servei integra totes les dades que determinen els moviments planificats de trens i material rodant que tindran lloc sobre una determinada infraestructura en un període de temps preestablert, comprès entre el segon diumenge de desembre i el segon dissabte de desembre de l'any següent. L'horari de servei es fixa una vegada a l'any i entra en vigor a la mitjanit del segon dissabte de desembre.

Els solcs s'adjudiquen a les EF i Candidats, exclusivament perquè en facin ús durant l'horari de servei per al qual es van sol·licitar.

CALENDARI DE RESERVA DE SOLCS

Solcs Regulars (ServiTren)

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias posa a disposició dels Candidats una oferta d'ajustaments àmplia, amb terminis adequats per donar resposta a la majoria de necessitats de transport.

Quan vulgui emprendre modificacions al seu pla de transport que puguin alterar substancialment els esquemes d'explotació vigents, el Candidat ho ha de comunicar abans al Gestor de Capacitat perquè valori la conveniència de proposar un calendari de programació més ampli. Si no es produeix la comunicació anterior, el Gestor de Capacitat en pot denegar la implantació, tot proposant una data en què la materialització de l'estudi de les modificacions plantejades sigui tècnicament viable.

Si vol sol·licitar Capacitat d'infraestructura per explotar un servei de transport de viatgers que coincideixi amb un amb obligacions de servei públic, el Candidat n'ha d'informar l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, amb una antelació mínima de 18 mesos a l'entrada en vigor de l'horari de servei a què correspongui la sol·licitud de Capacitat, perquè n'avaluï els possibles efectes econòmics en serveis existents (art. 59.7 de la LSF).

Els calendaris que figuren a continuació inclouen les dates límit de forma genèrica, en què X és la data del canvi de servei, per a la publicació de l'HORARI DE SERVEI ANUAL.

A l'Annex A s'inclou el calendari d'adjudicació de Capacitat amb les dates concretes per a l'hora de servei en vigor per als anys 2025 i 2026.

CALENDARI INTERNACIONAL	
Inici del termini de presentació de sol·licituds	El diumenge després del 2n dissabte de desembre
Establiment de solcs internacionals de catàleg	X-11 mesos (2n dilluns de gener)
Finalització del termini de sol·licitud de Capacitat	X-8 mesos (2n dilluns d'abril)
Assignació provisional de Capacitat (Comunicació del Projecte d'horari de servei)	X-5 mesos (12 setmanes després de la finalització del termini de sol·licitud de Capacitat)
Al·legacions	Entre X-5 i X-4 mesos (1 mes)
Comunicació definitiva de l'horari de servei	X-3,5 mesos (3r dilluns després del període d'al·legacions)
Comunicació de l'anunci	X-1,5 mesos
Inici de l'horari de servei	12:00 h de la nit del 2n dissabte de desembre

(*) Els terminis del calendari internacional estan alineats amb el Process Handbook for International Path Allocation for Infrastructure Managers V.2.0 d RNE.

CALENDARI NACIONAL	
Inici del termini de presentació de sol·licituds	El diumenge després del 2n dissabte de desembre
Finalització del termini de sol·licitud de Capacitat	X-6 mesos
Assignació provisional de Capacitat comunicació del projecte d'horari de servei	X-4 mesos
Al·legacions	Entre X-4 i X-3 mesos (1 mes)
Comunicació definitiva de l'horari de servei	X-2 mesos
Comunicació de l'anunci	X-1,5 mesos
Inici de l'horari de servei	12:00 h de la nit del 2n dissabte de desembre

(*) Els terminis del calendari nacional estan alineats amb l'Ordre FOM 897/2005.

Per oferir a les EE.FF. i als Candidats una agilitat adequada i donar resposta a les necessitats del mercat, amb uns nivells adequats de qualitat dels serveis, amb independència del moment en què se sol·licitin, es preveu la modificació de l'horari de servei durant la seva vigència. Prèviament a l'entrada en vigor de l'horari de servei, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot programar dates d'ajust perquè els candidats puguin introduir modificacions al seu Pla de Transport. Per a establir el calendari s'han de consultar els diferents Candidats.

Aquests ajustaments podran ser de dues menes:

Ajustaments Concertats

Estan concebuts perquè els Candidats facin la major part de les modificacions del seu pla de transport durant l'horari de servei. En aquests ajustaments, el Gestor de Capacitat, pot fer les adequacions tècniques a la malla que consideri oportunes, i els Candidats han d'assumir i garantir la implantació de les modificacions que es comuniquin en els terminis establerts.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias exerceix plenament en aquests ajustaments la facultat de coordinació entre els Candidats quan sorgeixen interferències en els solcs d'un Candidat per peticions comercials d'un altre Candidat.

Els terminis normals que serveixen de base per a l'elaboració del calendari s'han de determinar segons la taula de dates límit següent, en què **M** és el mes corresponent a la data de l'ajustament concertat:

A l'Annex A figuren les dates concretes per a cada ajustament concertat dels anys 2025 i 2026.

El Gestor de Capacitat pot establir terminis extraordinaris quan conflueixin circumstàncies que exigeixin un període de programació més ampli, per a la totalitat de la Xarxa o únicament per a determinats eixos o relacions.

Ajustaments Mensuals

Té per objectiu facilitar una adequació selectiva del Pla de Transport de cada Candidat. Considerant que els terminis de programació curts i el marc constrenyi de modificació de la malla en aquest tipus d'ajustaments dificulten l'estudi de grans variacions de solcs, el Gestor de Capacitat pot refusar per aquest motiu algunes sol·licituds quan els terminis previstos de planificació siguin insuficients o les peticions signifiquin una modificació substancial de l'explotació.

A continuació s'indiquen els terminis d'aplicació amb caràcter general. Si D és el dia de l'ajustament, les dates límit seran:

A l'Annex A figuren les dates concretes per a cada Ajustament Mensual dels anys 2025 i 2026.

AJUSTAMENTS CONCERTATS	
Recepció de peticions de Capacitat	M – 4
Assignació provisional de Capacitat	M – 3
Al·legacions	15 dies
Comunicació definitiva de Capacitat	M – 2
Comunicació de l'anunci	M – 1
Ajustament concertat	M (12:00h de la nit del 2n dissabte de juny)

AJUSTAMENTS MENSUALS	
Recepció de peticions de Capacitat	D – 21 dies
Assignació provisional de Capacitat	D – 14 dies
Al·legacions	D – 14 dies a D – 10 dies
Comunicació de l'anunci	D – 10 dies
Ajustament mensual	D

Pel que fa al calendari d'Ajustaments Mensuals, s'aplicaran els terminis genèrics detallats anteriorment sense que es requereixi cap comunicació expressa, tret d'aquells casos concrets en què sigui aconsellable establir uns terminis específics per coincidir, per exemple, amb períodes de vacances. Aquests calendaris específics s'han de comunicar durant la reunió convocada a aquest efecte, o mitjançant escrit del Gestor de Capacitat, que s'ha de remetre amb l'antelació deguda.

Modificacions

En virtut del Paràgraf 2 del punt 6 de la Decisió Delegada 2017/2075, el Gestor de Capacitat pot reprogramar un solc ferroviari adjudicat si cal per garantir la millor adequació possible entre totes les sol·licituds de solc i el Candidat a qui s'ha adjudicat el solc ho aprova.

Per causes extraordinàries i justificades, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot autoritzar:

- Els ajustaments en dates diferents de les acordades.
- L'aplicació de terminis diferents dels establerts.
- La modificació o supressió de solcs en determinades línies, sense cap mena de restricció, quan es tracti de causes excepcionals.

De cara al Candidat, no es consideren variacions de solc les alteracions en què:

- No es variïn les condicions amb què es van sol·licitar els solcs.
- No s'alteri l'horari a les parades comercials per a trens de viatgers.
- Per a trens de mercaderies, no es variï l'horari comercial més de 15 minuts, en qualsevol punt del recorregut.

En aquestes circumstàncies, el Gestor de Capacitat pot alterar els solcs en qualsevol moment sense obligació de consulta prèvia als Candidats, però ha de comunicar la variació quan aquesta comporti canvi de codi del solc o de l'horari comercial en qualsevol dels punts del recorregut.

Solcs Ocasional (TrenDía)

Perquè sigui possible donar resposta a les sol·licituds dels Candidats mitjançant el producte TrenDía, cal que la petició es faci amb una mínima antelació.

Per a solcs internacionals, si no hi ha solcs de catàleg disponibles que s'ajustin a la sol·licitud, la circumstància s'ha de comunicar al Candidat en aquest mateix termini de cinc dies hàbils, i hi ha un termini màxim de 30 dies per establir un solc a mida.

El Gestor de Capacitat ha de requerir uns terminis diferents per a les sol·licituds que comportin un volum elevat de solcs com, per exemple, en el cas de campanyes o quan conflueixin circumstàncies que exigeixin un període de programació més ampli. També es podrà demorar la resposta, quan l'antelació amb què se sol·liciti un solc TrenDía sigui tan gran que el Gestor de Capacitat estimi que el servei regular de trens no està prou consolidat per fer estudis de trens ocasionals.

SOLCS OCASIONALS (TRENDÍA)

Termini màxim de resposta

5 dies hàbils

Per raons excepcionals i justificades, els Candidats poden sol·licitar solcs amb menys de cinc dies hàbils. Aquest servei es prestarà només en dies hàbils (de dilluns a divendres), i cal presentar les sol·licituds abans de les 12:00 h del dia anterior a la sortida sol·licitada del tren. La resposta s'ha de notificar abans de les 18:00 h del mateix dia.

Requisits específics per a la sol·licitud i adjudicació de solcs regulars i ocasionals per a trens de viatgers en Estacions Coordinades.

Estació coordinada, és aquella estació de viatgers amb altes exigències de qualitat de servei en què es preveu una demanda elevada d'ocupació i estacionament a les seves vies. Aquestes estacions requereixen un ús racional de la programació de la capacitat d'estacionament i necessiten una intensificació en la informació i la coordinació general de trens.

Per a aquestes estacions, les empreses ferroviàries i els Candidats, quan emplenin les seves sol·licituds de capacitat, han de sol·licitar expressament al Gestor de Capacitat:

- Les necessitats concretes de temps d'ocupació de vies.
- Informar del tren següent per rotació de gràfic.
- La longitud dels trens per als quals se sol·licita l'estacionament.

Tot això ha de permetre un millor coneixement de les necessitats de les EF i els Candidats i ha d'afavorir una programació i organització més correctes de l'estació, per continuar oferint nivells de qualitat de servei adequats a la tipologia dels trens.

El Gestor de Capacitat, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris, ha d'adjudicar la capacitat a les vies de les estacions. Les empreses ferroviàries i els Candidats tenen dret a fer servir les vies esmentades d'acord amb les condicions ja adjudicades i acceptades.

Les sol·licituds d'assignació de capacitat a les estacions coordinades s'han de sustentar en la necessitat del Candidat i en la viabilitat tècnica d'ocupació de vies de la instal·lació. Aquestes peticions estaran vinculades a sol·licituds de trens de viatgers inclosos al Pla de transport (ServiTren) i, en alguns casos, també es podran fer juntament amb sol·licituds ocasionals (TrenDía).

Tant la sol·licitud d'estacionament com la longitud del tren s'ha d'indicar als camps habilitats a aquest efecte a SIPSOR i en els models de sol·licitud de capacitat que hi ha recollits a l'annex C d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

El Gestor de Capacitat està facultat per modificar la capacitat d'estacionament de les vies en una estació coordinada, a fi de permetre que es facin operacions de manteniment programat o reposició o ampliació dels actius que hi estiguin vinculats. Aquestes actuacions s'han de coordinar per mitjà de les comissions TOC, de conformitat amb el que indica l'apartat 4.5.

Per facilitar les operacions de trànsit del conjunt de trens per motius d'incidències, retards, trens addicionals, etc., l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot variar les vies assignades prèviament, tot procurant que les modificacions siguin les menys possibles, i tot avisant d'aquests canvis amb la màxima antelació possible.

Quan les EF sol·licitin l'ús de les vies d'estacionament de les estacions coordinades per a l'apartat de material, especialment en horari nocturn, l'adjudicació de capacitat s'inclourà al gràfic d'ocupació de vies.

Si no fos possible atendre totes les sol·licituds, s'han d'aplicar de manera raonada els criteris d'adjudicació següents:

- Es prioritzaran les empreses ferroviàries que no disposin de vies d'estacionament per a l'apartat de material en un entorn proper a l'Estació Coordinada de què es tracti.

- Les vies disponibles i les seves possibilitats operatives.
- L'ordre de sortida de les circulacions comercials a l'inici del servei.
- El repartiment percentual de trens, tot distingint entre trens passants i trens que tinguin origen o destinació a l'estació
- L'eficiència del sistema.

Les Estacions declarades coordinades són les següents:

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 (*) Inclou 6 vies als tallers de Cerro Negro i 7 vies als tallers de La Sagra, instal·lacions gestionades per Adif ⁽¹⁾
6	ESTACIÓN DE ZARAGOZA DELICIAS
7	ESTACIÓN DE LLEIDA PIRINEUS
8	ESTACIÓN DE BARCELONA SANTS (*) Inclou 3 vies d'apartat a l'estació de Sant Andreu Comtal i 3 vies als Tallers de Can Tunis, instal·lacions gestionades per 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

(*) Les condicions específiques d'accés a les vies d'apartat vinculades amb estacions coordinades estan disponibles a l'apartat 7.3.5.1.

(1) Aquestes vies només permeten l'apartat de trens, i no s'hi poden fer altres operacions: neteja del tren interior o exterior mínima, càrrega i descàrrega de serveis a bord, utilització d'escomeses d'aigua, elèctriques, de buidatge de WC i altres d'anàlogues.

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.

Dades de Capacitat DES 2024

1. Estacions amb un índex de Saturació inferior al 50%

Les estacions amb un índex de saturació inferior al 50% tenen un nivell de trànsit normal. No presenten problemes de saturació i poden admetre nous trànsits.

Estació	Solcs disponibles
LEÓN	56
LLEIDA - PIRINEUS	63
ZAMORA	81

2. Estacions amb un índex de Saturació entre el 50% i el 75%

Les estacions amb un índex de saturació entre el 50% i el 75% tenen nivells alts de trànsit, poden presentar problemes puntuals de saturació en hores punta i l'admissió de nous trens, en algunes franges horàries, pot requerir un estudi en detall.

Estació	Solcs disponibles
FIGUERES VILAFANT	24
VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	27
ZARAGOZA - DELICIAS	42

3. Estacions amb un índex de Saturació superior al 75%

A les estacions amb un índex de saturació superior al 75% el trànsit està al voltant del màxim assumible per l'estació. Presenta problemes sistemàtics de saturació i assoleix puntualment la congestió. De vegades, potser no admet nous trens o per admetre'ls es requereixi el canvi de les condicions operatives o la reprogramació dels trens ja existents.

Estació	Solcs 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

(*) Estació declarada com Congestionada, la possibilitat d'incloure nous trànsits ha de ser estudiada detalladament per ADIF - Alta Velocitat.

4.5.2. SOL·LICITUDS D'ADJUDICACIÓ DE SOLCS INTERNACIONALS FORA DE TERMINI

Les sol·licituds internacionals “fora de termini” són les peticions de capacitat que se sol·liciten després de la finalització del termini de sol·licituds de capacitat regular anual i fins a dos mesos abans de l'inici de l'horari de servei.

El Gestor de Capacitat ha d'atendre les sol·licituds “fora de termini” de les empreses ferroviàries amb la capacitat residual, sobrant després de l'elaboració de l'horari de servei regular.

4.5.3. SOL·LICITUDS AD-HOC

Són les sol·licituds de capacitat que fan els Candidats/EF perquè el Gestor de Capacitat elabori solcs a mida de les seves necessitats de transport.

SOLCS AMB RESERVA

Solcs Regulars (ServiTren)

Són els solcs sol·licitats per a una freqüència de circulació significativa dins l'horari de servei (de l'ordre de 40 dies). Suporten la circulació dels trens que, conformen el pla de transport de cada Candidat. El conjunt de solcs regulars integra l'horari de servei.

Solcs Ocasionals (TrenDía)

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

SOLCS SENSE RESERVA

Quan el Candidat no pugui fer la reserva de capacitat en temps oportú, l'administrador d'infraestructures té dues modalitats de solcs sense reserva.

Solcs Especials amb Sol·licitud

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

Solcs Especials sense Sol·licitud

Aquests solcs s'assignen amb motiu d'incidències o per incompliment de les condicions de transport programades per les EF o pels Candidats, normalment a iniciativa de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

4.5.4. PROCÉS DE COORDINACIÓ

La fase de coordinació s'ha concebut per resoldre els conflictes que puguin, eventualment, sorgir entre les diferents sol·licituds i adjudicacions de capacitat d'infraestructura per a la millor adequació possible entre elles.

Si el Gestor de Capacitat detecta que, durant el període previst per a l'elaboració del projecte horari de servei, s'han demanat sol·licituds incompatibles entre si, o si la capacitat adjudicada al Candidat no li satisfà les necessitats i aquest ho expressa per escrit en els terminis establerts, el Gestor de Capacitat ha de tractar de satisfer totes les sol·licituds mitjançant el procés de coordinació.

Amb aquesta finalitat, el Gestor de Capacitat ha de procurar trobar solucions alternatives que donin resposta a les sol·licituds dels Candidats o resoldre els conflictes consultant els Candidats.

Durant la consulta, l'administrador d'infraestructures, de forma gratuïta i per escrit, ha de facilitar als Candidats la informació següent:

- a) L'adjudicació de capacitat sol·licitada per altres Candidats en els mateixos trajectes.
- b) L'adjudicació de capacitat atorgada prèviament a tots els altres Candidats en els mateixos trajectes.
- c) L'adjudicació de capacitat alternativa proposada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
- d) La informació detallada sobre els criteris aplicats al procediment d'adjudicació de capacitat.

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

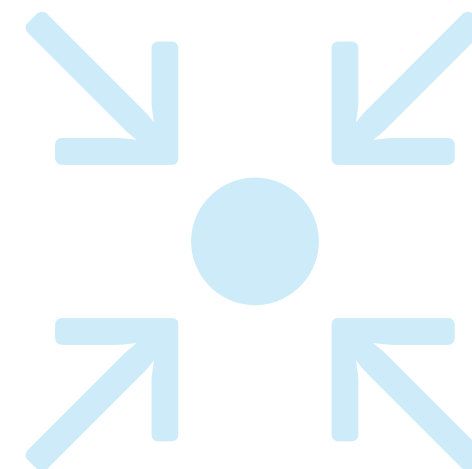
PROCEDIMENT PER RESOLDRE CONFLICTES A LES SOL·LICITUDS

En la confecció de l'horari de servei o durant els ajustaments concertats, els Candidats han de disposar d'un termini màxim de deu dies hàbils a partir de la data de la proposta d'adjudicació de capacitat, per acceptar-la o rebutjar-la, i també per fer-hi les observacions oportunes. Aquestes observacions s'han de presentar per escrit i motivades. Aquest termini és de tres dies hàbils a partir de la data de la proposta d'adjudicació de la capacitat, per a la resta dels casos.

Durant el procés de coordinació de les sol·licituds, el Gestor de Capacitat pot proposar als Candidats, amb límits raonables ($\pm$ 60 minuts), adjudicacions de capacitat d'infraestructura que difereixin del que se sol·licita. Es poden fer les rondes de coordinació que el Gestor de Capacitat consideri oportunes per intentar assolir uns acords satisfactoris.

Si no és possible aconseguir una solució acceptable per a tots els Candidats després de desenvolupar el procés de coordinació, el Gestor de Capacitat ha d'adoptar la solució que millor convingui al conjunt del sistema ferroviari:

- En la creació de l'horari de servei s'ha d'optimitzar la utilització de la infraestructura, tot evitant una utilització ineficient que impedeixi obtenir el màxim rendiment de la infraestructura mateixa.



- En la mesura del possible, s'han d'oferir alternatives que permetin la coexistència de diferents Candidats en períodes horaris, i s'han d'oferir adjudicacions de capacitat que poden variar lleugerament del que s'ha sol·licitat, tot considerant que sempre que s'ofereixin dins una franja de 60 minuts, es donaria satisfacció a totes les sol·licituds.
- A les línies especialitzades o amb trànsit predominant (Alta Velocitat, Rodalies, etc.) els que corresponguin a aquesta especialització han de tenir prioritat o preferència, tot valorant la utilització de la totalitat de la línia sobre els que només en fan servir part.
- També, els serveis sotmesos a obligacions de servei públic rebran la consideració deguda, i també els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.
- També es donarà preponderància als serveis que s'hagin sol·licitat en funció d'un acord marc, o que siguin objecte de serveis cadenciats o sistemàtics.
- En infraestructures declarades com a congestionades, el Gestor de Capacitat pot modular l'aplicació dels criteris d'adjudicació de capacitat estrictes a fi de garantir, tant com sigui possible, l'accés de tots els Candidats que hagin sol·licitat l'adjudicació de capacitat.

La decisió final del Gestor de Capacitat pot ser objecte d'al·legació, segons l'epígraf següent, 4.5.5 Procés d'al·legacions.

Per ampliar informació, vegeu l'annex K Procediment de resolució de conflictes.

4.5.5. PROCÉS D'AL·LEGACIONS

Es fixa un termini de presentació d'al·legacions mínim d'1 mes, comptador des de la comunicació del projecte de l'horari de servei als candidats. A la vista de les al·legacions rebudes, l'Administrador confirmarà o modificarà l'adjudicació provisional de capacitat en el termini màxim d'un mes.

Això no obstant, en el cas que una empresa ferroviària assenyali a les seves al·legacions que podria requerir la intervenció de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC) en virtut de l'article 12.1.f de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació del dit organisme, de conformitat amb el que estableix la CNMC a la resolució de data 15 de febrer de 2024 dictada a l'expedient STP/DTSP/060/23, el termini en què l'Administrador confirmarà o modificarà l'adjudicació provisional de capacitat serà de 15 dies com a màxim.

En el cas de sol·licituds per a l'hora de servei presentades fora de termini o per als solcs assignats en ajustos de l'hora de servei, el període d'al·legació serà de cinc dies hàbils des de l'adjudicació de capacitat i de dos dies hàbils per als solcs ocasionals.

Aquestes al·legacions han de ser remeses per escrit a la Prefectura d'Adjudicació de Capacitat de la Direcció de Gestió de Capacitat a través de la seu electrònica d'Adif. Per ampliar informació, vegeu l'annex J Procediment de resolució de conflictes..

4.6. Infraestructura Congestionada

La Directiva 2012/34/UE, del Parlament Europeu i del Consell, per la qual s'estableix un espai ferroviari únic (text refós), defineix les infraestructures congestionades, que es defineix al detall a la legislació nacional, per mitjà de l'Ordre FOM 897/2005, específicament a l'art. 17:

“Quan després de coordinar les franges horàries sol·licitades i consultar amb els Candidats afectats, no sigui possible atendre, de la manera adequada, les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de declarar la part de la infraestructura afectada com a congestionada. Idèntica qualificació ha de rebre la infraestructura per a la qual es prevegi una insuficiència de capacitat en un futur proper.”

La declaració d'una infraestructura com a congestionada permet modular l'aplicació dels criteris d'adjudicació estrictes a fi de garantir, al màxim possible, l'accés de tots els Candidats que hagin sol·licitat l'adjudicació de capacitat.

Quan una infraestructura es declari congestionada, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias durà a terme una anàlisi de capacitat, tret que ja s'estigués aplicant un pla d'augment de capacitat.

Les regles i els criteris que, d'acord amb el que estableix l'Article 11 apartat c de l'Ordre FOM 897/2005, s'han d'aplicar, en cas d'infraestructura congestionada, per a l'adjudicació de capacitat, s'indiquen a la Declaració sobre la Xarxa.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en cas d'infraestructura congestionada, podrà modular l'aplicació dels criteris d'adjudicació estrictes previstos a l'Article 11 de l'Ordre FOM/897/2005.

Hi ha diverses maneres d'analitzar la congestió d'una infraestructura; en una primera classificació es pot estudiar per trams de línia o per terminals i, en tots dos casos, cal fer un estudi per franges horàries. Tot i que hi ha trams de línia força congestionats perquè són trams compartits per diferents corredors, la realitat és que, en termes d'adjudicació de capacitat, l'aspecte més restrictiu són les vies d'estacionament a les estacions de transport de viatgers.

Declarada una infraestructura congestionada, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'exigir la cessió de les franges horàries que, en un període d'almenys un mes, s'hagin fet servir menys d'un 80 % en infraestructures congestionades o menys d'un 50 % a la resta, llevat que això es degui a causes no econòmiques alienes al control dels Candidats.

En el cas d'infraestructures congestionades, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot reduir la capacitat reservada quan, en un període d'almenys un mes, la capacitat s'hagi fet servir per sota de la quota establerta.

A la Xarxa titularitat d'ADIF - Alta Velocidad, a l'empara del que estableix l'Ordre FOM 897/2005, específicament a l'art. 17, es declaren congestionades les estacions i trams de línia següents, de manera que es puguin aplicar mesures de prioritat en l'adjudicació i desenvolupar mesures d'ampliació de capacitat.

INFRAESTRUCTURES DECLARADES CONGESTIONADES	
ESTACIONES	
1	MADRID-PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES
2	BARCELONA - SANTS
3	MADRID CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR
4	MURCIA DEL CARMEN
TRAMS DE LÍNIA	
1	CALLOSA DE SEGURA - MURCIA (de les línies 046 i 354)
2	MADRID-JARDÍN BOTÁNICO - B.S. TÚNEL CH-ATOCHA/AG KM. 7.740 (de la línia 040)

4.7. Transports Excepcionals i Mercaderies Perilloses

TRANSPORTS EXCEPCIONALS

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

"Les EE.FF que vulguin realitzar un Transport Excepcional s'han d'adreçar a la Subdirecció de Seguretat a la Circulació de l'Administrador de Infraestructuras fent la sol·licitud del Transport Excepcional d'acord amb el que disposa el procediment d'Adif i ADIF-Alta Velocidad sobre obtenció d'autorització per a la circulació d'un transport excepcional per poder donar resposta, amb el dictamen de les àrees tècniques afectades de l'Administrador de Infraestructuras, amb l'emissió de la corresponent autorització o, si no n'hi ha, si el transport excepcional no és viable, amb la comunicació de les causes que n'impossibiliten la realització.

La Subdirecció de Seguretat a la Circulació ha de comunicar a través del Registre General de Documentació (RGD) l'Autorització de Transport Excepcional aprovada, amb les condicions de circulació i les possibles restriccions del transport i a les àrees d'activitat d'Adif i ADIF-Alta Velocidad afectades.

Vegeu també l'apartat 3,4 i 3 d'aquest document. Per a més informació, consulteu amb la Direcció Corporativa de Seguretat a la Circulació (Directori apartat 1.6).

TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

Les EF i els Candidats han d'indicar a les seves sol·licituds d'adjudicació de capacitat que aquesta adjudicació de capacitat s'ha de fer servir per al transport de matèries perilloses, a més de sol·licitar les parades que siguin necessàries per fer la seva intervenció, perquè sigui contemplat adequadament en el procés de programació, d'acord amb l'art. 47.5 del RSF.

Quan es tracti d'agregar material que transporti M P a trens que no el tenen contemplat al pla de transport, és obligatori sol·licitar l'autorització de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias prèviament a expedir-la.

Pel que fa a l'admissió del tren a via regulada, les EE.FF. han d'informar, segons el procediment de comunicació de tren disposat per a circular i les característiques de la composició, per a cada vagó que transporta mercaderies perilloses, el lloc que ocupa a la composició, el núm. ONU i de perill que identifiquen la mercaderia transportada, la quantitat, l'origen i la seva destinació, tot això d'acord amb el que recull l'apartat 1.4.3.6 del Reglament relatiu al transport internacional de mercaderies perilloses per ferrocarril, RID, per a la qual cosa el transportista, de conformitat amb l'apartat 1.4.2.2.5., s'ha d'assegurar que el gestor de la infraestructura sobre la qual circula pugui disposar en tot moment al llarg del transport, de manera ràpida i sense traves, de les dades que li permetin complir amb les exigències de la subsecció esmentada 1.4.3.6 i la Consigna C N. 46, de 16 de novembre de 2016, sobre "Comunicació de tren disposat per circular".

Les EF i els Candidats han de garantir el compliment de totes les prescripcions i normes que regeixen aquests transports, per salvaguardar la seguretat de tercers i de les infraestructures pròpies.

4.8. Control de l'Ús dels Solcs

Les EF i Candidats tenen l'obligació de fer servir la capacitat obtinguda en les condicions en què se'ls va assignar.

4.8.1. NORMES PER A LA MODIFICACIÓ DE SOLCS PER PART DEL SOL·LICITANT

Vegeu l'apartat 4.5.1 Concertats, i Ajustaments Mensuals.

4.8.2. NORMES PER A LA REPROGRAMACIÓ DE SOLCS PER PART DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES

Vegeu l'apartat 4.5.1 Ajustaments concertats i Ajustaments Mensuals.

4.8.3. NORMES PER AL NO ÚS DE SOLCS PER PART DEL SOL·LICITANT

Vegeu l'apartat 4.8.4.

4.8.4. NORMES PER AL CONTROL DE L'ÚS PER PART DEL SOL·LICITANT

Les EE.FF. i Candidats tenen l'obligació de fer servir la capacitat obtinguda en les condicions en què els va ser assignada. En cas d'infraestructures congestionades, el no ús injustificat dels solcs assignats pot ser causa d'infracció greu, en cas que sigui imputable a l'EF. (Art. 107, apartat 2.4, de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari)..

El Gestor de Capacitat ha de fer mensualment una anàlisi del nivell d'utilització dels solcs assignats. Sense perjudici de les accions contemplades a la LSF i que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pugui emprendre en els casos que representin un trencament important per a un ús eficaç de la infraestructura, el Gestor de Capacitat ha de proposar a les EF i els Candidats la supressió o modificació dels solcs si detecta la manca d'utilització sistemàtica, especialment en el cas de línies congestionades.

Si el percentatge d'ús està per sota d'un 80 % en línies congestionades i per sota del 50 % a la resta, en un període continuat d'un mes, el Gestor de Capacitat també pot modificar l'assignació de capacitat sense restriccions d'horari, tot comunicant per escrit la circumstància i justificant de manera raonada les causes de la decisió adoptada. S'estableix un període d'al·legacions de 10 dies a favor de l'EF o el Candidat.

4.9. TTR per a la Gestió Intel·ligent de la Capacitat

4.9.1. OBJECTIUS DE TTR

RailNetEurope (RNE) i Forum Train Europe (FTE), amb el suport de l'European Rail Freight Association (ERFA), estan treballant en un projecte anomenat TTR amb l'objectiu d'harmonitzar i millorar el sistema d'horaris ferroviaris per augmentar la competitivitat del ferrocarril.

El TTR consisteix en una planificació millorada de la distribució de la capacitat de la infraestructura (incloses les restriccions de capacitat temporals) i del procés d'assignació e capacitat.

El propòsit és atendre millor les necessitats del mercat i conduir a un ús optimitzat de la capacitat existent. Es pot trobar informació detallada sobre el projecte a ttr.rne.eu

L'objectiu és assolir la implementació del TTR de manera progressiva a partir de l'horari de servei 2024-2025 sempre que recolzi en el marc legal europeu i nacional.

L'Estratègia de capacitat de tots els administradors que formen part de la RNE està publicada a l'enllaç següent:

<https://rne.eu/capacity-management/ttrcapacity-strategies/>

4.9.2. FACTORS DEL PROCÉS

El procés TTR es fonamenta en els factors següents:

- Estratègia de capacitat (X * -60 a X * -36 mesos): l'Estratègia de capacitat és la planificació de l'administrador d'infraestructura de la capacitat a llarg termini.
- Model de capacitat (X * -36 a X * -18 mesos) amb partició de capacitat: el model de capacitat ofereix una definició més detallada del pronòstic de la demanda, i la divisió de la capacitat en planificació anual, planificació progressiva i restriccions temporals capacitat i capacitat no planificada.
- Alineació internacional de les restriccions temporals de capacitat (TCR).
- Capacitat per a sol·licituds anuals: capacitat per coordinar-se en un termini definit o posar a disposició per a sol·licituds fetes fora d'aquest termini.
- Capacitat per a sol·licituds de planificació progressiva: capacitat dedicada basada en bandes de capacitat per a una finestra de temps o rutes definides, amb terminis de sol·licitud específics.
- Capacitat per a sol·licituds ad hoc: capacitat residual per a sol·licituds presentades menys de 30 dies abans de l'operació.

** X representa el primer dia de l'horari de servei de 2025.*

4.9.3. IMPLEMENTACIÓ

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias participa en la implementació del projecte a escala nacional. Els primers passos en la implementació del TTR s'estan fent per a l'HS 2025, si bé s'estan fent de manera progressiva tot implantant els components que són viables per qüestions normatives i per la necessitat de desenvolupar eines digitals noves.

Així mateix, la implementació del TTR es fa gradualment quant a l'abast geogràfic, tot començant amb algunes línies i incrementant aquest abast progressivament. Les línies en què es va implantant el TTR s'especifiquen a l'Estratègia de capacitat de cada HS.

Per a més informació, podeu contactar amb l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) (One Stop Shop).

4.9.3.1. ESTRATÈGIA DE CAPACITAT

Com a primer pas en la implantació del TTR, els administradors d'infraestructures han d'elaborar una estratègia de capacitat per a cada servei horari, que s'estructurarà per línies i que té com a objectiu servir de base per a una planificació d'horaris més precisa en considerar les previsions tant de l'administrador com dels candidats per als propers horaris de servei.

Haurà de contenir informació de caràcter general relativa a la previsió de fluxos de trànsit, infraestructures disponibles noves, restriccions temporals de capacitat, etc. que signifiquin un impacte important, que permeti afrontar una planificació primerenca de la capacitat a nivell europeu.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha elaborat l'Estratègia de capacitat per als HS 2025 i 2026 per a algunes línies de la RFIG, que s'aniran ampliant gradualment a mesura que s'avanci en la implantació del projecte TTR a Europa.

4.9.3.2. MODEL DE CAPACITAT I DISTRIBUCIÓ DE LA CAPACITAT

Per continuar amb el procés d'implementació del projecte TTR a escala nacional, després de l'Estratègia de capacitat, l'administrador d'infraestructures ha publicat el model de capacitat per a l'horari 2024-2025 de les línies incloses a l'Estratègia de capacitat per a l'HS 2024/ 2025 publicada el juliol de 2022, i elaborarà el Model de Capacitat per als horaris de servei successius.

El model de capacitat es fonamenta en la capacitat posada a disposició per l'administrador d'infraestructures, els requisits del mercat (per exemple, plans de servei nous) i els TCR (restriccions temporals de capacitat), i serveix de base per ajustar la capacitat que es posarà a disposició dels candidats. Per complir aquest propòsit, es classifica la capacitat segons les diverses necessitats comercials i tècniques ("quotes de capacitat").

4.9.3.2.1. COMUNICACIÓ DE LES NECESSITATS DE CAPACITAT

Els sol·licitants poden comunicar les seves necessitats de capacitat a l'administrador d'infraestructures entre X*-30 i X*-18 mesos per mitjà de l'eina de RNE denominada ECMT.

Els anuncis de necessitats de capacitat es consideren indicatius no vinculants dels sol·licitants sobre les necessitats de capacitat futures esperades.

L'administrador d'infraestructures ha de fer servir, si les EF els l'aporten, la informació proporcionada com a entrada a la capacitat. En cap circumstància, l'administrador d'infraestructures pot garantir la inclusió de totes les informacions de necessitats de capacitat expressades al model de capacitat final, ni les informacions de necessitats de capacitat poden donar prioritat en el procés d'assignació de capacitat següent.

4.9.3.3. PROPOSTA DE CAPACITAT

Al voltant de X-18, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de treballar en l'ajustament de la capacitat que es posarà a disposició dels candidats i estarà constituïda per una combinació de solcs preconstituïts, solcs tipus, tenint en compte les restriccions temporals de capacitat previstes i els acords marc vigents, per cobrir les diferents necessitats comercials. La proposta de capacitat també pot incloure capacitat no planificada.

En el cas de les línies transfrontereres, aquestes activitats s'han d'harmonitzar amb els administradors de capacitat col·laterals.

Per permetre als sol·licitants planificar i harmonitzar les sol·licituds, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de publicar el subministrament de capacitat per a les sol·licituds de capacitat anuals i les sol·licituds de planificació progressiva com a molt tard a X-11.

4.9.3.4. ESTUDIS DE VIABILITAT

Els candidats poden sol·licitar estudis de viabilitat a partir de X-15. En cas que es tracti d'un estudi de viabilitat internacional, l'estudi s'ha d'elaborar conjuntament pels administradors d'infraestructura afectats.

Els estudis de viabilitat es poden sol·licitar per diversos motius; entre d'altres, l'estudi d'un solc per a un trànsit nou. Els estudis de viabilitat no donaran lloc a una revisió de la distribució de la capacitat publicada al Model de capacitat (vegeu 4.9.3.2).

Per obtenir els millors resultats, es recomana que els candidats facin servir el sistema de coordinació de solcs (PCS) per sol·licitar estudis de viabilitat.

4.9.4. PROJECTE PILOT DE TTR O IMPLEMENTACIÓ PRIMERENCA D'UN O MÉS COMPONENTS DEL PROCÉS DEL TTR

No Aplica

4.10. Principis d'Adjudicació de Capacitat en Corredors Internacionals de Mercaderies, RFC

Els corredors ferroviaris europeus de mercaderies, Atlàntic i Mediterrani, han establert per a cadascun d'ells un òrgan anomenat "finestreta única", perquè els candidats sol·licitin i rebin respostes, en un sol lloc i amb un sol tràmit, en relació amb la capacitat d'infraestructura per als trens de mercaderies que travessen, almenys, una frontera al llarg de qualsevol dels corredors europeus de mercaderies.

La sol·licitud, gestió i adjudicació de capacitat per a trens de mercaderies internacionals que circulin pels corredors Atlàntic i Mediterrani s'ha de fer mitjançant l'eina informàtica Path Coordination System (PCS) d'acord amb els processos establerts als documents d'informació del corredor respectius (CID) i alineats amb els procediments internacionals acordats en el marc de RNE. Els sol·licitants han d'acceptar els termes i les condicions generals del corredor al PCS abans de fer les sol·licituds.

De conformitat amb l'Article 13 del Reglament, el consell d'administració del corredor ha establert un C-OSS i aquest és l'únic organisme en què els sol·licitants poden sol·licitar i rebre capacitat d'infraestructura per a trens de mercaderies internacionals al corredor. El C-OSS és l'únic responsable de fer totes les activitats relacionades amb la decisió de publicació i designació respecte a les sol·licituds de PaP i RC; en nom dels administradors, el C-OSS duu a terme les seves tasques d'una manera no discriminatòria i manté la confidencialitat respecte als sol·licitants. L'idioma oficial del C-OSS per a la comunicació és l'anglès.

El C-OSS s'encarrega, en nom dels administradors d'infraestructures del corredor, de les tasques relacionades amb la gestió de capacitat internacional, per exemple: coordinació de la fase de predisseny de l'oferta de PaP, publicació dels solcs PaP, recepció de les sol·licituds de capacitat, reserva dels PaP sol·licitats, coordinació de la fase de construcció i de la fase d'assignació dels horaris de servei. També executa la coordinació de la fase d'assignació en el cas de sol·licituds fora de termini, i de la fase d'assignació de sol·licituds ad-hoc segons el que estableix el document d'informació del corredor.

El marc per a l'assignació de la capacitat es fonamenta en l'Article 14.1 del Reglament, els consells executius dels corredors ferroviaris de mercaderies van acordar un marc comú per a l'assignació de capacitat (FCA). Aquests documents estan disponibles al CIP sota <https://cip-online.rne.eu/>. La FCA constitueix la base per a l'assignació de capacitat per part del C-OSS.

El corredor aplica els terminis internacionals definits per RNE per a la presentació de sol·licituds de capacitat, i també per a l'assignació de solcs (per al calendari del corredor, vegeu <https://rne.eu/capacity-management/capacity-planning-timetabling/>). Els PAP són una oferta conjunta de rutes transfrontereres coordinades per a l'horari de servei, produït pels administradors d'infraestructura que participen en el corredor. El C-OSS actua com un únic punt de contacte per a la publicació i assignació dels PaP.

Els serveis relacionats amb el ferrocarril són serveis específics, l'assignació dels quals segueix les normes nacionals; per tant, les sol·licituds s'han d'enviar directament als administradors d'infraestructures interessats. Així mateix, els contractes d'accés a la Xarxa se celebren entre l'administrador d'infraestructures i el sol·licitant sobre la base de les condicions nacionals d'accés a la Xarxa.

L'administrador d'infraestructures participa en dos corredors ferroviaris europeus de mercaderies, l'Atlàntic i el Mediterrani, de conformitat amb les disposicions del Reglament.

Corredor Atlàntic

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

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

Corredor Mediterrani

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

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



4.11. Assignació d'Intervals Horaris per fer Proves amb Lliurament de Via Bloquejada

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

Aquest Article 133 recull el procediment a seguir.

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

Per tant, aquesta capacitat està reservada per l'administrador d'infraestructures per a tasques de manteniment, tasques que sempre seran prioritàries sobre la realització de proves, encara que aquestes poguessin estar programades.

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

4.11.1. ÀMBIT D'APLICACIÓ I ABAST

S'aplicarà, amb caràcter general, a totes les proves que, per fer-les, requereixin la EVB, requisit que es determinarà en la Consigna que regularà les proves.

Concretament a les sol·licituds d'assignació de franges horàries amb lliurament de via bloquejada per als tipus de proves següents:

TIPUS DE PROVES
Proves de prototips de material motor/remolcat.
Proves de validació de modificacions del tren.
Proves tipus/sèrie homologació de material motor/remolcat.
Proves de cobertura i qualitat de servei per a la Xarxa GSM-R.
Proves d'homologació/validació d'equips embarcats ERTMS, ASFA digital, etc.
Proves d'altres equips embarcats.

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

En el cas que es requereixin condicions de circulació per a proves, assaigs i trasllats d'un vehicle ferroviari sense autorització de posada al mercat segons l'article 133 del RDSOIF, la sol·licitud d'aquesta documentació tècnica es farà a través de la seu electrònica d'ADIF- Alta Velocidad, en el tràmit anomenat Sol·licituds/Sol·licituds, Escrits i Comunicacions.

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

La Subdirecció de Seguretat a la Circulació d'ADIF-Alta Velocidad, prèvia demanda a través del correu electrònic sscav@adif.es, facilitarà una guia i un formulari per completar la sol·licitud.

L'administrador d'infraestructures ha de publicar la capacitat teòrica disponible per fer proves a cada línia amb EVB.

Excepcionalment, es pot sol·licitar en línies en què no s'hagi publicat capacitat teòrica disponible, i l'administrador d'infraestructures no està obligat a l'assignació.

4.11.2. DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS

4.11.2.1. TIPUS DE SOL·LICITUDS

Les sol·licituds d'assignació de franges horàries per a proves se sustentaran en una necessitat del client i en la viabilitat tècnica de la via, i també en la disponibilitat espai temporal. El no ús de la capacitat per a proves adjudicada podria alterar els criteris d'assignació de capacitat en sol·licituds posteriors.

A l'hora de sol·licitar franges horàries, els clients poden optar pels tipus següents:

a) Per a períodes d'ús continuat

En els casos en què el client demani períodes de més de 40 hores d'ús de via bloquejada.

b) Per a períodes d'ús puntual

Per als casos en què el client demani un ús puntual, per nits completes o per hores.

4.11.2.2. CALENDARI D'ASSIGNACIÓ

En el procés d'assignació de capacitat, el compliment dels calendaris programats és essencial per garantir la qualitat del producte i permetre planificar la logística dels diferents intervinents en el procés, i també per possibilitar que el conjunt de clients disposi de les hores necessàries per validar els seus trens.

Les sol·licituds s'hauran de presentar conforme al calendari d'assignació següent:

a) Per a sol·licituds de tipus A - per a períodes d'ús continuat

L'administrador d'infraestructures ha de posar a disposició dels clients, mensualment, la capacitat teòrica disponible estimada amb 2 mesos d'antelació i per als 3 mesos següents, perquè aquestes sol·licituds es puguin fer amb 3 mesos d'antelació.

Per atendre les demandes dels sol·licitants, les capacitats s'han d'oferir sectoritzades per línia, i la petició es farà unitàriament per a cada sector. El mes de publicació s'anomena M i es pot sol·licitar capacitat només per al mes M+2.

L'actualització de les franges teòriques disponibles es publicarà el dia 1 de cada mes per al mes M+2 i de referència per als mesos M+3 i M+4 perquè els sol·licitants tinguin informació anticipada a fi d'anar fent les planificacions.

L'assignació definitiva de les franges horàries per a proves s'haurà de sol·licitar a través de l'aplicació PÍDAME i concedida per la Subdirecció de Circulació Alta Velocitat en la programació.

Exemple:

Publicació de capacitat teòrica disponible l'1 de gener, mes M, per a petició de proves al març, mes M+2. També es publica la capacitat teòrica d'abril i maig com a referència, mesos M+3 y M+4.

Recepció de sol·licituds de franges horàries mes M+2	Del 1 al 10 de gener
Assignació de les franges	Del 11 al 20 de gener
Fase de coordinació	Del 21 al 30 de gener
Comunicació assignació de franges horàries	Del 1 al 10 de febrer
Introducció a PÍDAME	Del 11 al 20 de febrer
Publicació d'acta de proves amb franges	Del 21 de febrer

TERMINIS D'APLICACIÓ PER A SOL·LICITUDS TIPUS A DEL MES M+2	
Recepció de sol·licituds de franges	1-10 del mes M
Assignació provisional de franges	11-20 del mes M
Fase de coordinació	21-30 del mes M
Comunicació assignació de franges	1-10 del mes M+1
Assignació definitiva de franges introducció a PÍDAME	11-20 del mes M+1
Publicació acta amb franges de proves per al mes M+2	21 del mes M+1
Data d'actualització de les franges horàries per a proves	1 de cada mes per a sol·licitud de capacitat del mes M+2

b) Per a sol·licituds tipus B - Per a períodes d'ús puntual

Per donar resposta a les sol·licituds diferents de les indicades a l'apartat anterior i que siguin conseqüència d'una alteració substancial dels esquemes d'explotació del client o per raons excepcionals i justificades, els clients podran sol·licitar capacitat directament a l'aplicació PÍDAME en els terminis determinats, l'administrador d'infraestructures ha d'avaluar l'abast de les seves necessitats, tot comunicant-los en temps oportú una eventual assignació provisional de capacitat.

4.11.2.3. FASES DEL PROCÉS

En el procés d'assignació de franges horàries per a proves, l'administrador d'infraestructures ha de garantir els principis d'objectivitat, de transparència i de no discriminació. L'administrador d'infraestructures ha d'analitzar les sol·licituds dels clients i optimitzarà els temps de resposta i les franges horàries disponibles de les vies.

Fase de recepció de sol·licituds de franges horàries per a proves i assignació provisional

El client ha de fer les sol·licituds de proves pel canal establert a aquest efecte.

Mode de presentació de la sol·licitud

La sol·licitud es remetrà a la Subdirecció de Circulació d'Alta Velocitat fent servir les eines informàtiques que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias posi a la seva disposició, o per qualsevol altre mitjà que en garanteixi la recepció.

El candidat que sol·licita ha de declarar les persones degudament acreditades que el representen a aquests efectes, de conformitat amb el que estableix l'article 5 de la Llei 29/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i també el domicili social a què l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'enviar les notificacions oportunes; i, si escau, ha de presentar un document que n'acrediti la inscripció al Registre Especial Ferroviari (art. 61, LSF).

Anàlisi i classificació de les sol·licituds

Les sol·licituds rebudes s'han d'ordenar d'acord amb la data i l'hora de la recepció.

L'administrador d'infraestructures ha d'analitzar les sol·licituds rebudes, tenint en compte els criteris de prioritat a l'assignació, tractant d'atendre totes les peticions de les empreses sol·licitants. Si hi ha franges horàries disponibles per a tots els clients, se'ls adjudicaran provisionalment. Quan no sigui possible atendre inicialment les sol·licituds per coincidència de peticions en un mateix període de temps i sector de via, l'assignació s'atendrà buscant el màxim aprofitament de les vies i les seves característiques tècniques, tenint en compte per assignar-les, per ordre descendent de prioritat, els criteris següents:

Criteris de prioritat en l'assignació

1. Proves que calen per a l'obtenció de les autoritzacions i certificats necessaris per al compliment dels compromisos assumits per les empreses ferroviàries que hagin estat adjudicatàries de capacitat mar.
2. Proves de compatibilitat com a conseqüència de modificacions dels sistemes de senyalització que afectin trens homologats, que ja fan servei comercial a la RFIG (ASFA digital, noves versions d'ERTMS, etc.).
3. Proves d'ampliació de Certificats de Seguretat vigents per a línies de la RFIG.
4. Proves d'obtenció de Certificats de Seguretat per a línies de la RFIG.
5. Proves de components d'interoperabilitat.
6. Proves d'autorització d'entrada en servei de subsistemes de control/comandament i senyalització.
7. Proves d'autorització d'entrada en servei de subsistemes de material rodant.
8. Proves de validació de modificacions del tren.
9. Proves tipus/sèrie d'homologació de material motor/remolcat.
10. Proves de prototips de material motor/remolcat.

4.11.2.4. FASE DE COORDINACIÓ

Si durant el període previst l'administrador d'infraestructures comprovés que, una vegada aplicats els criteris d'assignació previstos anteriorment, hi ha sol·licituds incompatibles entre si, recorrerà a coordinar-les per intentar satisfer-les, tot aplicant-hi el procés de coordinació que estableix l'article 8 de l'Ordre FOM 897/2005, del 7 d'abril, relativa a la Declaració sobre la Xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

En la coordinació de sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ha de resoldre els conflictes, i pot proposar als candidats assignacions alternatives de franges horàries d'infraestructures per a proves que difereixin del que se sol·licita. Els sol·licitants poden acceptar o rebutjar la proposta en el termini màxim de cinc dies hàbils des que se'ls notifiqui. Això no obstant, perquè es dugui a terme la proposta de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, cal haver transmès a tots els sol·licitants implicats l'assignació de les franges horàries i de les fases de coordinació.

4.11.2.5. FASE DE COMUNICACIÓ DE LES FRANGES HORÀRIES PER A PROVES I INTRODUCCIÓ DE L'ASSIGNACIÓ A PÍDAME

L'administrador d'infraestructures ha de comunicar l'assignació de les franges horàries per a proves als sol·licitants, que queden obligats a formalitzar les peticions per mitjà de l'aplicació PÍDAME. Els clients comunicaran, com més aviat millor, qualsevol renúncia de l'assignació provisional de la franja horària concedida.

Finalment, l'administrador d'infraestructures ha d'elaborar l'acta de proves en què es determinen i l'acceptació per part dels sol·licitants dels intervals concedits.

4.11.3. MANTENIMENT I CAUSES EXCEPCIONALS

Les franges horàries per a proves es podran suspendre o modificar, prèvia comunicació als clients afectats, per a tasques de manteniment no programat o com a conseqüència d'incidències, auscultació de via, etc., sense que l'adjudicatari pugui reclamar cap tipus de responsabilitat o compensació econòmica a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Seràn de responsabilitat exclusiva dels adjudicataris qualsevol dany que es causi, amb motiu de la realització de les proves a la infraestructura ferroviària, i també dels danys i perjudicis directes o indirectes que es puguin ocasionar tant a l'administrador d'infraestructures com a tercers.

4.11.4. TARIFES

L'assignació de franges horàries per a la utilització de les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General per a proves amb lliurament de via bloquejada s'ha de liquidar, aplicant els cànons establerts a la Llei 38/2015, del sector ferroviari, als trens-quilòmetre inclosos en l'autorització que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias emeti per a aquesta assignació.

L'autorització de franges horàries per a proves amb lliurament de Via Bloquejada implica l'adjudicació de capacitat de tots els quilòmetres de la via que es farà servir i de tots els quilòmetres de la via contigua, i implica la circulació de tots els quilòmetres autoritzats, en la mesura que l'assignació d'aquestes franges horàries amb EVB provoca la restricció a la utilització d'aquesta línia per tots els altres tercers.

- Els trens – quilòmetre als quals s'aplicaran els cànons es determinaran d'acord amb les premisses següents:
- En funció de la velocitat màxima de la línia en què es desenvoluparan les proves, es determinarà la distància màxima, mesurada en km, que podria recórrer un tren en la franja horària assignada.
- Com que les proves es faran mitjançant el lliurament de via bloquejada, segons les prescripcions de circulació que es determinin a la Consigna que es publiqui a aquest efecte cal el bloqueig de la via contigua, per la qual cosa els trens-quilòmetre adjudicats es determinaran en funció de la distància que es podria recórrer, per les dues vies, a la franja horària assignada, segons les característiques de la línia en què es desenvoluparan les proves.
- La determinació dels trens-quilòmetre circulats es farà calculant la distància que podria recórrer un tren a la franja horària assignada, en funció de les característiques de la línia en què es faran les proves.

La liquidació dels cànons es farà aplicant als trens-quilòmetre calculats de la forma descrita anteriorment, la tarifa unitària vigent a cada moment.

Si una vegada assignada la franja horària per a prova amb lliurament de via bloquejada, l'empresa ferroviària no fa servir la totalitat del període horari assignat, per causes imputables a l'empresa ferroviària, es facturaria la totalitat del cànon corresponent al període assignat.

Si cal per fer proves l'obertura extraordinària d'estacions, s'ha d'aplicar la tarifa en vigor, inclosa a la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment, corresponent al Servei Complementari SC-1, Transports Excepcionals.



5 SERVEIS I RÈGIM ECONÒMIC I TRIBUTARI

- 5.1. Introducció
- 5.2. Principis Tarifaris / Preus
- 5.3. Paquet d'Accés Mínim i Preus
- 5.4. Serveis Bàsics i Preus
- 5.5. Serveis Complementaris i Preus
- 5.6. Serveis Auxiliars i Preus
- 5.7. Sancions i Incentius Financers
- 5.8. Sistema d'Incentius
- 5.9. Actualització o Modificació de les Taxes, Cànon i Preus
- 5.10. Formes de Pagament

ÍNDEX

5.3.1. TAXES	139
5.3.2. CÀNONS FERROVIARIS	142
5.7.1. SANCIONS PER MODIFICACIÓ DE SOLC	180
5.7.2. SANCIONS PER ALTERACIÓ DE SOLC	180
5.7.3. SANCIONS PER NO ÚS DE SOLC	180
5.7.4. SANCIONS PER CANCEL·LACIÓ DE SOLC	181
5.7.5. INCENTIUS / DESCOMPTES	181

5.1. Introducció

Les E. F i la resta de candidats tenen dret a rebre de manera no discriminatòria l'accés a la infraestructura, inclòs l'accés per via fèrria a les instal·lacions i als serveis que s'hi presten, i també el paquet d'accés mínim.

La Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, determina l'estructura de les taxes i cànon ferroviaris, i també la dels preus per la prestació de serveis bàsics complementaris i auxiliars.

De conformitat amb la disposició transitòria primera de la Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015 del sector ferroviari, aplicació provisional dels cànon vigents i suspensió de l'entrada en vigor de la modificació de determinades sancions: continuarà sent aplicable el sistema per a la determinació dels cànon ferroviaris vigent en el moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei, fins a l'aprovació i la publicació oficial dels valors obtinguts de conformitat amb el sistema que s'hi estableix, és a dir, establint un Reglament per a la determinació dels cànon ferroviaris d'acord amb els principis que es preveuen a l'article 100 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Els serveis que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot prestar en el seu àmbit competencial són els següents:

- Paquet d'Accés Mínim.
- Serveis Bàsics.
- Serveis Complementaris.
- Serveis Auxiliars.

5.2. Principis Tarifaris / Preus

Aquests principis se sustenten en les figures següents:

- Taxes i Cànon Ferroviaris.
- Preus per la Prestació de Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars.

Les taxes ferroviàries satisfan els fets imposables consistents en la prestació de serveis que es preveuen a la LSF.

La utilització de les infraestructures ferroviàries i les instal·lacions de servei de la qual són titulars els administradors generals d'infraestructures ferroviàries donarà lloc a la percepció de prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari que rebran el nom de cànon ferroviaris.

Els cànon ferroviaris graven l'ús de les infraestructures ferroviàries i es fixen d'acord amb els principis generals de viabilitat econòmica de les infraestructures, la seva explotació eficaç, la situació del mercat i l'equilibri financer en la prestació dels serveis, i d'acord amb criteris d'igualtat, de transparència i no-discriminació entre prestadors de serveis de transport ferroviari; així mateix cal garantir que el sistema de cànon utilitzat s'ajusta als mateixos principis a tota la xarxa.

La quantia dels cànon d'accés mínim a les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i d'accés a infraestructures que connectin amb instal·lacions de servei ha de ser equivalent als costos directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

De la mateixa manera, el sistema d'addicions i bonificacions que preveu l'article 97 ha de tenir en compte, per a l'explotació eficaç de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, criteris que reflecteixin el grau de congestió de la infraestructura i un funcionament correcte d'aquesta, el foment de serveis de transport ferroviari nous i, també, la necessitat d'afavorir l'ús de línies infrautilitzades, garantint, en tot cas, una òptima competència entre les empreses ferroviàries.

La quantia dels cànon que s'exigeixen per la utilització d'instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries no ha de superar el cost de la prestació més un benefici raonable, de conformitat amb l'article 98 de la LSF.

Així mateix, s'han de tenir en compte per a l'establiment de la quantia dels cànon ferroviaris, d'acord amb l'explotació eficaç de la RFIG, criteris que reflecteixin el grau de congestió de la infraestructura i el seu funcionament correcte, el foment de nous serveis de transport ferroviari, així com la necessitat d'afavorir l'ús de línies infrautilitzades, que garanteixin, en tot cas, una competència òptima entre les empreses ferroviàries.

La prestació dels Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars es troba regulada a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari vigent, i al Reglament del Sector Ferroviari (Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre), sempre que aquest últim no s'oposi al que preveu la dita llei.

RÉGIME ECONÒMIC DELS SERVEIS FERROVIARIS CONNEXOS

La prestació dels Serveis Ferroviaris Bàsics, Complementaris i Auxiliars està subjecta al pagament de preus, que tenen el caràcter de privats.

Segons l'Art. 101 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, els preus per l'accés per via fèrria a una instal·lació de servei i per la prestació dels serveis bàsics, no poden superar el cost de la seva prestació més un benefici raonable.

Els serveis complementaris i auxiliars prestats a les instal·lacions de servei estan subjectes a preus lliurement acordats entre les parts. No obstant això, quan aquests serveis els presti un sol proveïdor, els preus que aquest apliqui no poden superar el cost de la seva prestació més un benefici raonable.

No es meriten preus privats pels serveis i l'accés a les instal·lacions de servei subjectes al pagament dels cànon ferroviaris regulats al Títol VI de la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari.

L'establiment i l'aplicació dels preus es regeixen sempre pels principis d'objectivitat, transparència, igualtat d'accés i no discriminació a les Empreses Ferroviàries i Candidats.

Els preus dels serveis prestats per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se li abonaran, i es faran servir per finançar-ne l'activitat, tendint a garantir l'equilibri inancer.



La política de preus tendirà a crear una dinàmica que afavoreixi la contenció de les despeses d'explotació, tot adequant les inversions als requeriments reals de la Demanda i, evitant sobre capacitats o problemes de congestió.

5.3. Paquet d'Accés Mínim i Preus

Les EF i la resta de candidats han de tenir dret a rebre en condicions d'igualtat l'accés a la infraestructura, concretament, han de tenir dret a:

- Tramitació de sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària.
- Posada a disposició de la capacitat concedida.
- Utilització de la infraestructura ferroviària, incloses bifurcacions i desviaments de la xarxa.
- Control del tren, inclosa senyalització, regulació, expedició, i també comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària.
- Utilització de les instal·lacions d'alimentació elèctrica per al corrent de tracció, quan estiguin disponibles.
- Informació sobre els serveis de circulació de trens i endarreriments eventuais.
- Qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

A l'Annex K es detallen les condicions generals d'utilització dels sistemes d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats /empreses ferroviàries, igualment es determina quina informació han de proporcionar els candidats/empreses ferroviàries a l'administrador d'infraestructura per poder dur a terme les seves funcions.

5.3.1. TAXES

Les taxes ferroviàries satisfan els fets imposables consistents en la prestació de serveis previstos a la LSF.

A continuació, es detallen les principals taxes ferroviàries en vigor, d'acord amb el que la LSF estableix.

TAXES DE L'AGÈNCIA ESTATAL DE SEGURITAT FERROVIÀRIA

Segons la LSF estableix, la gestió, la liquidació i la recaptació d'aquestes taxes corresponen a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Constitueix el fet imposable d'aquestes taxes la prestació dels serveis necessaris per a l'atorgament de les homologacions, certificacions, expedició de títols al personal ferroviari, autoritzacions d'entrada en servei i inscripció de vehicles, expedició de llicències d'empresa ferroviària, certificats de seguretat a les empreses ferroviàries i autoritzacions de seguretat als administradors d'infraestructures ferroviàries, per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

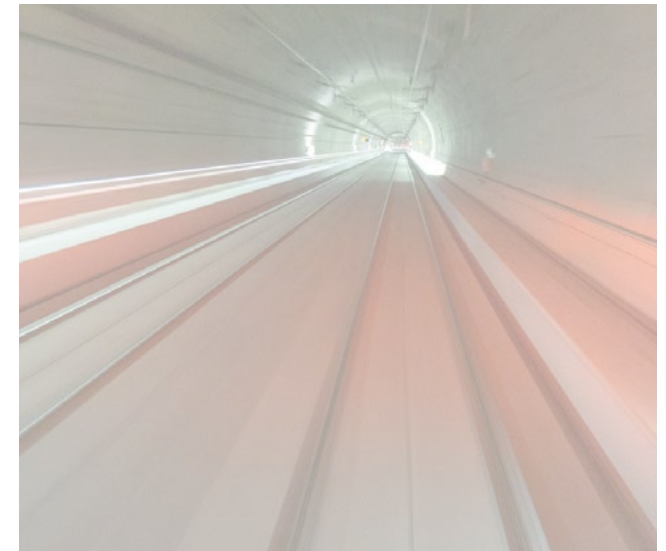
Aquestes taxes, que el títol VI, capítol I, de la LSF recull, són:

- **Secció 1a** Taxa per llicència d'empresa ferroviària.
- **Secció 2a** Taxa per atorgament d'autorització de seguretat i de certificat de seguretat.
- **Secció 3a** Taxes per homologació de centres, certificació d'entitats i material rodant, atorgament de títols i llicències, autoritzacions d'entrada en servei i inscripció de vehicles.
- **Secció 4a** Taxa per la prestació de serveis i la realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària.

TAXES DELS ADMINISTRADORS D'INFRASTRUCTURES FERROVIÀRIES

Segons estableix la LSF, la gestió i la liquidació d'aquestes taxes corresponen als administradors d'infraestructures ferroviàries:

- **Art. 93 Taxa per la utilització o aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari.**
Constitueix el fet imposable de la taxa la utilització privativa o l'aprofitament especial de béns de domini públic ferroviari que es facin per concessions i autoritzacions.
- **Disp. Additional 24a Taxa per informes i altres actuacions.**
Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació d'informes tècnics, expedició de certificats i altres actuacions facultatives a l'article quart del Decret 140/1960, de 4 de febrer, pel qual es convalida la taxa per informes i altres actuacions que s'hagin de fer a les tramitacions instades davant els administradors d'infraestructures ferroviàries.



TAXA PER LA UTILITZACIÓ O APROFITAMENT ESPECIAL DE BÉNS DEL DOMINI PÚBLIC FERROVIARI

Constitueix el fet imposable de la taxa la utilització privativa o l'aprofitament especial de béns de domini públic ferroviari que es facin per concessions i autoritzacions.

El pagament de la taxa no s'exigirà a les persones físiques o persones jurídiques, que no siguin societats de capital, quan la utilització privativa o aprofitament especial de béns de domini públic no comporti una utilitat econòmica per al concessionari, persona autoritzada o adjudicatari o, fins i tot existint aquesta utilitat, la utilització o aprofitament comporti condicions o contraprestacions per al beneficiari que l'anul·lin o la facin irrellevant. La circumstància s'ha de fer constar en els plecs de condicions o clausulat de l'autorització o concessió.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'estar exempts del pagament d'aquesta taxa.

La meritació de la taxa es produirà amb l'atorgament inicial i el manteniment anual de la concessió, autorització o adjudicació, i serà exigible en la quantia que correspongui i en els terminis que s'assenyalin en les condicions de la concessió, autorització o adjudicació.

Els concessionaris, les persones autoritzades o els adjudicataris o, si s'escau, els que se subroguin en lloc d'aquells, són subjectes passius de la taxa.

La Llei 26/2022, de 19 de desembre, ha modificat l'article 93.6 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i, des de l'1 de gener de 2023, les quanties de la taxa per la utilització o aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari són les següents:

MODALITAT D'UTILITZACIÓ O APROFITAMENT	BASE IMPOSABLE	TARIFA
Subsol o vol fet servir per a cruïlles transversals de xarxes de subministrament.	Metre quadrat	0,15 €/m²-mes
Subsol o vol fet servir per xarxes de subministraments per al sistema ferroviari.	Metre quadrat	0,05 €/m²-mes
Resta d'utilitzacions del subsol i vol.	Metre quadrat	0,30 €/m²-mes
Sòl classificat urbanísticament com a no urbanitzable fet servir per instal·lacions de subministraments.	Metre quadrat	0,35 €/m²-mes
Sòl classificat urbanísticament com a urbà o urbanitzable fet servir per instal·lacions de subministraments.	Metre quadrat	0,68 €/m²-mes
Sòl fet servir per instal·lacions de subministraments per al sistema.	Metre quadrat	0,05 €/m²-mes
Sòl classificat urbanísticament com a no urbanitzable per a connexions d'instal·lacions de servei ferroviàries i carregadors amb la xarxa ferroviària.	Metre quadrat	0,05 €/m²-mes
Sòl classificat urbanísticament com a urbà o urbanitzable per a connexions d'instal·lacions de servei ferroviàries i carregadors amb la xarxa ferroviària.	Metre quadrat	0,20 €/m²-mes
Sòl classificat urbanísticament com a no urbanitzable per a instal·lacions de servei contemplades a l'apartat 1 de l'article 42 d'aquesta llei.	Metre quadrat	0,30 €/m²-mes
Sòl classificat urbanísticament com a urbà o urbanitzable per a instal·lacions de servei contemplades a l'apartat 1 de l'article 42 d'aquesta llei.	Metre quadrat	0,60 €/m²-mes
Altres ocupacions de sòl classificat urbanísticament com a no urbanitzable.	Metre quadrat	0,40 €/m²-mes
Altres ocupacions de sòl classificat urbanísticament com a urbà o urbanitzable.	Metre quadrat	0,70 €/m²-mes

La quota tributària serà la resultant d'aplicar a la base imposable les tarifes anteriors per mes o fracció de mes per cada metre quadrat de superfície ocupada segons la modalitat d'utilització o aprofitament.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de liquidar aquesta taxa per anys naturals, amb l'excepció de les meritacions per períodes inferiors a l'any natural, que ho seran per aquesta fracció de l'any.

5.3.2. CÀNONS FERROVIARIS

Els cànon ferroviaris són les quanties que els administradors d'infraestructures perceben de les empreses ferroviàries per la utilització de les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) i les estacions de viatgers, terminals de mercaderies i altres instal·lacions de servei.

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció de l'article 100 (d'acord amb la modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, per la Llei 26/2022, de 19 de desembre), s'estableix que els administradors d'infraestructures ferroviàries determinen les tarifes, aprovant un Reglament adoptat pel seu Consell d'Administració que s'haurà de publicar al Boletín Oficial del Estado i incorporar a la Declaració sobre la xarxa.

El Consell d'Administració de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en l'ús de les facultats que té conferides, ha aprovat a la sessió celebrada el dia 30 de setembre de 2024, d'acord amb el Consell d'Estat, el Reglament de determinació dels cànon ferroviaris 2024, que ha estat publicat al B.O.E. núm. 260, de 28 d'octubre de 2024, l'entrada en vigor del qual és el 1r de novembre de 2024, i ha estat incorporat a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

Els cànon meritats des de la publicació d'aquest Reglament, al Butlletí Oficial de l'Estat, fins a la seva entrada en vigor, es regeixen per la normativa vigent en el moment de la meritació.

MARC NORMATIU

La normativa aplicable que s'ha tingut en compte per a la quantificació dels cànon ferroviaris i la fixació de les tarifes corresponents es resumeix a continuació:

- Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.
- Reglament d'execució (UE) 2015/909 de la Comissió, de 12 de juny, relatiu a les modalitats de càlcul dels costos directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.
- Reglament de determinació dels cànon ferroviaris.
- Declaració sobre la Xarxa d'Adif, en aquells aspectes i remissions que les normes anteriors efectuïn

Tenen caràcter supletori les disposicions generals del dret administratiu, en particular, la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

CÀNONS D'ACCÉS MÍNIM A LES LÍNIES FERROVIÀRIES INTEGRANTS DE LA XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL I D'ACCÉS A INFRAESTRUCTURES QUE CONNECTIN AMB INSTAL·LACIONS DE SERVEI

Constitueix el pressupòsit de fet de cadascun dels cànon assenyalats a continuació la utilització de les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i de la resta d'elements de la infraestructura ferroviària, i també la prestació de serveis inherents a aquesta utilització, en les modalitats següents:

A. CÀNON PELS SERVEIS D'ACCÉS I GESTIÓ DE CAPACITAT / MODALITAT A

Pels serveis següents del paquet d'accés mínim: tramitació de les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, posada a disposició de la capacitat concedida, control del tren, inclosa senyalització, regulació, expedició, i també comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària i qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre adjudicat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei, d'acord amb la definició que es preveu a l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari i a l'Annex I del Reglament.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos del procés d'adjudicació de capacitat, els de gestió del trànsit, la seguretat en la circulació i els de reposició de les instal·lacions de seguretat i control del trànsit, directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

B. CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS QUE HI TENEN RELACIÓ / MODALITAT B

Per l'acció i efecte de fer servir la infraestructura ferroviària, incloses bifurcacions i desviaments de xarxa.

La quota íntegra s'ha de determinar multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei, d'acord amb la definició prevista a l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, i a l'Annex I del Reglament.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos de manteniment i de conservació de la infraestructura ferroviària i els costos de reposició, directament imputable a l'explotació del servei ferroviari.

C. CÀNON PER FER SERVIR LES INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DISTRIBUCIÓ DE L'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ / MODALITAT C

Per l'acció i efecte de fer servir les instal·lacions d'alimentació elèctrica per al corrent de tracció, quan estiguin disponibles.

La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat per línies ferroviàries electrificades, distingint per tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció, d'acord amb la definició prevista a l'article 97.1 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari i a l'Annex I del Reglament.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos de manteniment i de conservació de les instal·lacions d'electrificació i els costos de reposició, directament imputables a l'explotació del servei ferroviari. Tenen la consideració d'instal·lacions d'electrificació les subestacions, inclosos els edificis tècnics, la catenària, les subestacions mòbils i qualsevol altra instal·lació, equip o element necessari per al procés de transformació i de distribució de l'energia.

Han de tenir la consideració d'obligats al pagament del cànon:

- a) En la Modalitat A, les empreses ferroviàries que siguin adjudicatàries de capacitat per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General; i, també, qualsevol dels subjectes esmentats a l'article 34 que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, obtinguin adjudicació de capacitat.
- b) En la Modalitat B, les empreses ferroviàries que facin servir les línies ferroviàries.
- c) En la Modalitat C, les empreses ferroviàries que facin servir les instal·lacions d'electrificació.

El període impositiu coincideix amb el mes natural.

La meritació es produeix el darrer dia del període impositiu.

Els serveis de la Modalitat A s'imputen al període impositiu en què es faci servir o s'hagi pogut fer servir la capacitat concedida. En la Modalitat B, s'imputen en el període en què es faci servir la línia ferroviària o l'element corresponent de la infraestructura ferroviària. I, en la Modalitat C, s'imputen en el període en què es facin servir les instal·lacions d'electrificació.

La liquidació de les modalitats d'aquest cànon s'ha de notificar a l'obligat al pagament i el pagament s'ha de fer en el termini de vint dies hàbils des del dia en què es notifiqui.

CÀNONS PER FER SERVIR D'INSTAL·LACIONS DE SERVEI DE TITULARITAT I GESTIÓ EXCLUSIVA DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA

Constitueix el pressupost de fet dels cànons contemplats en aquest article la utilització de les instal·lacions de servei amb la gestió reservada en exclusiva als administradors generals d'infraestructures, en les modalitats següents:

- a) Cànon per fer servir estacions de transport de viatgers (**Modalitat A**).
- b) Cànon per fer servir d'altres instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructura (**Modalitat B**). Aquesta modalitat inclou la utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentat i neteja, i de subministrament de combustible. També s'inclou en aquesta modalitat la utilització de vies en estacions de viatgers com a vies d'apartat i per fer determinades operacions.
- c) Cànon per fer servir punts de càrrega titularitat dels administradors generals d'infraestructura (**Modalitat C**). Aquesta modalitat inclou la utilització de les vies de càrrega i descàrrega de mercaderies..

Aquests cànons es descriuen al capítol 7 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

QUANTIA DELS CÀNONS

De conformitat amb l'Article 96.1 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari, la utilització de les infraestructures ferroviàries i instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries donarà lloc a la percepció de les prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari regulades als articles 97 i 98, que rebran el nom de cànons ferroviaris. La seva determinació, que els administradors d'infraestructures ferroviàries durà a terme seguint el que estableix l'article 100, s'aprovarà mitjançant un reglament adoptat pel seu consell d'administració que haurà de ser publicat al Boletín Oficial del Estado i incorporat a la Declaració sobre la xarxa.

La Disposició Transitòria Primera. Modificació temporal de les quanties unitàries dels cànons previstos als títols II i III del Reglament de determinació dels cànons ferroviaris de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries (ADIF), determina el següent:

Durant la vigència del Conveni entre l'Administració General de l'Estat i ADIF per a la sostenibilitat econòmica de les infraestructures ferroviàries que integren la seva xarxa, durant el període 2021-2025, i sempre que no hi hagi modificació de les tarifes incloses en aquest Reglament, els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'aplicar les quanties unitàries següents per a la determinació dels cànons ferroviaris:

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES INTEGRANTS DE LA RFIG

CÀNON PELS SERVEIS D'ACCÉS I GESTIÓ DE CAPACITAT / MODALITAT A

- a) Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que es preveu a l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, la prestació dels serveis següents del paquet d'accés mínim: tramitació de les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, posada a disposició de la capacitat concedida, control del tren, inclosa senyalització, regulació, expedició, així com comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària i per qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.
- b) La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren-quilòmetre adjudicat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei.
- c) S'estableixen dos tipus de tarifa, l'un per als serveis que es duguin a terme en línies tipus A i l'altre per als que es produeixin a la resta de línies.

CÀNON PELS SERVEIS D'ACCÉS I GESTIÓ DE CAPACITAT, MODALITAT A						
TIPUS DE LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / TREN-KM ADJUDICATS						
Línies tipus A	1,6767	1,4873	1,7350	1,6069	1,7776	0,4446
Diferent de tipus A	0,5082	0,5133	0,5118	1,3851	0,4110	0,0724

A les de les Taules de Referència d'aquest capítol es troben classificades les línies en funció del tipus i en funció de les característiques dels serveis i del tipus de tren.

ADDICIÓ AL CÀNON PER ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT, MODALITAT A, pel seu ús no eficient.

- La quota líquida serà el resultat d'afegir a la quota íntegra, una addició de l'article 97.5.4 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, per cancel·lació de reserva en concepte de capacitat que, havent-se adjudicat, no es faci servir, amb l'objectiu: d'optimitzar la utilització de la xarxa ferroviària, incentivant les millores en els processos de programació de trens per part dels candidats

Es pretén evitar que un operador sol·liciti solcs que posteriorment no faci servir i que, per haver estat adjudicats a aquest operador, no se'n puguin adjudicar a un altre. També es penalitza la sol·licitud de solcs especials al marge de la planificació, ja que interfereix en la gestió de la capacitat de la xarxa ferroviària per part de l'Administrador de Infraestructuras.

Es manté l'addició al cànon per adjudicació de capacitat aplicada el 2023 que té per objectiu optimitzar la utilització de la xarxa ferroviària, incentivant les millores en els processos de programació de trens per part dels operadors i, per tant, penalitza la diferència entre la capacitat adjudicada i la realment utilitzada

Es pretén evitar que un operador sol·liciti solcs que posteriorment no utilitzi i que per haver estat adjudicats a aquest operador no es puguin adjudicar a un altre

També es penalitza la sol·licitud de solcs especials al marge de la planificació, perquè interfereix en la gestió de la capacitat de la xarxa ferroviària per part de l'Administrador de Infraestructuras.

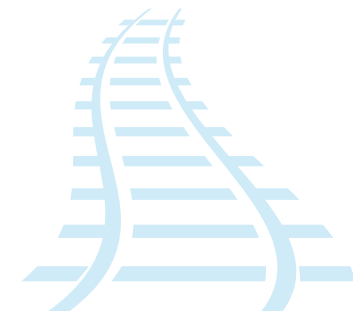
La quantia del recàrrec es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren-km de diferència, en valor absolut, entre el nombre de trens-km adjudicats i el nombre de trens-km circulats, per tipus de línia i tipus de servei:

- Per als serveis de viatgers, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia i tipus de servei, quan aquesta diferència sigui superior al 2% de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.
- Per als serveis de mercaderies, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia, quan la diferència sigui superior al 15 % de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT A						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ TREN-KM CIRCULATS EN EXCÉS O EN DEFECTE						
Línies tipus A.	8,6371	3,4358	5,4446	3,3744	1,5089	1,2910
Diferent de tipus A	0,9265	0,9358	0,9332	4,8849	0,7500	0,1319

Es prendran en consideració les dades registrades a les eines de seguiment de circulacions d'Adif corresponents a l'efecte de determinació de la utilització efectiva de capacitats.

En el cas de trens en què el candidat sol·licitant de la capacitat no sigui l'empresa ferroviària que la utilitza o en el cas de defecte d'utilització de la capacitat adjudicada, el recàrrec s'ha de liquidar al candidat sol·licitant i, en cas d'excés d'utilització de la línia respecte de la capacitat sol·licitada, el recàrrec s'ha de liquidar al candidat que ha utilitzat la línia.



CÀNON PER LA UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES LÍNIES, MODALITAT B

- Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, l'acció i l'efecte d'utilitzar la infraestructura ferroviària, incloses bifurcacions i desviaments de xarxa.
- La quota íntegra es determinarà multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei
- S'estableixen dos tipus de tarifa, l'una per als serveis que es duguin a terme en línies tipus A i l'altra per a aquells que es produeixin a la resta de línies.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES LÍNIES, MODALITAT B						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / TREN-KM CIRCULAT						
Línies tipus A	3,6414	3,0043	3,7855	2,3316	0,9797	1,1055
Diferent de tipus A	0,7247	0,7320	0,7299	1,9752	0,5865	0,1032

A les Taules de referència d'aquest capítol, es classifiquen les línies en funció del seu tipus i en funció de les característiques dels serveis i dels tipus de tren.

ADDICIÓ AL CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES LÍNIES, MODALITAT B

La quota líquida serà el resultat d'afegir a la quota íntegra el recàrrec de l'article 97.5. 3r de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, per l'ús de xarxes d'altres prestacions, explotació de serveis d'ample variable o altres situacions d'elevada intensitat de trànsit en horaris determinats.

Mitjançant aquesta addició es recuperaran les despeses financeres, els costos de reposició corresponents a la plataforma, els túnels, els ponts, la via, els edificis i els mitjans utilitzats per al manteniment i la conservació, així com els necessaris per a un desenvolupament raonable d'aquestes infraestructures i tots els costos que permetin a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias assolir la sostenibilitat econòmica de les infraestructures que administra.

La quantia del recàrrec s'estableix segons els criteris següents:

- Serveis de viatgers per línies tipus A: El recàrrec s'aplica per cada plaça tren-quilòmetre, es calcula sobre la base del tren/quilòmetre del cànon d'utilització de les línies ferroviàries i per totes les places que té el tren en cada trajecte, diferenciant per cadascuna de les línies tipus A i per tipus de servei.
- Serveis de viatgers fora de les línies A: La quantia de l'addició és la que resulti de multiplicar la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat per al càlcul del cànon que regula aquest article.

La quantia del recàrrec és la que resulti de multiplicar la tarifa establerta a la taula, per cada 100 places tren-quilòmetre, calculada sobre la base dels trens-quilòmetre del cànon d'utilització de les línies ferroviàries i per totes les places que té el tren en cada trajecte, diferenciant per cadascuna de les línies tipus A i per tipus de servei.

La plaça tren-quilòmetre és la unitat de mesura equivalent a un seient de tren, que recorre un quilòmetre

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT B						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNEAS TIPO A	€ / 100 PLACES-KM.					
Línia Madrid-Barcelona-Frontera	1,7611	0,0000	0,3023	0,4959	0,0000	0,0000
Línia Madrid Toledo - Sevilla - Málaga ^(*)	0,8647	0,0000	0,1962	0,3218	0,0000	0,0000
Resta de línies A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

^(*) Els serveis comercials de viatgers VL1 amb origen i destinació: Madrid-Cádiz, Madrid-Huelva, Cádiz-Madrid y Huelva-Madrid no meritaren aquest recàrrec.

* Serveis de viatgers fora de les línies A: El recàrrec serà determinat per cada tren-quilòmetre calculat al cànon d'utilització (modalitat B):

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT B						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNIAS TIPO DIFERENT DE A	€ / TREN-KM.					
Recàrrec Modalitat B	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000

CÀNON PER UTILITZACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DISTRIBUCIÓ D'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ /MODALITAT C

- Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, l'acció i l'efecte d'utilitzar les instal·lacions d'alimentació elèctrica de tracció quan estiguin disponibles.
- La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària a cada tren-quilòmetre circulat per línies ferroviàries electrificades distingint per tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció.
- S'estableixen dos tipus de tarifa, l'un per als serveis que es duguin a terme en línies tipus A i l'altre per als que es produeixin a la resta de línies:

CÀNON PER UTILITZACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DISTRIBUCIÓ D'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ, MODALITAT C						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVEI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ TREN-KM						
Línies tipus A	0,4865	0,4315	0,5044	0,4665	0,5292	0,1855
Diferent de tipus A	0,2018	0,2039	0,2033	0,5500	0,1635	0,0287



BONIFICACIÓ PER INCENTIVAR EL CREIXEMENT DEL TRANSPORT FERROVIARI

La bonificació és aplicable als cànon pels serveis d'accés i de gestió de capacitat (modalitat A) i per utilització de les línies ferroviàries i altres elements relacionats amb aquestes línies (modalitat B), però no així al cànon per utilització de les instal·lacions de transformació i distribució de l'energia elèctrica de tracció (modalitat C).

S'estableix una bonificació temporal para incentivar el crecimiento del transporte ferroviario, con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio. La bonificació s'aplica d'acord amb els criteris següents:

- Per a les línies A s'aplica per a cada combinació de línia individual i tipus de servei.
- Per a la resta de línies B, C, D i E s'aplica per a cada combinació de tipus de línia i tipus de servei. . S'aplicarà al conjunt de subjectes passius que operen en cada combinació.
- Ambdós criteris s'apliquen al conjunt d'obligats al pagament que operen en cada combinació.

Per aplicar aquesta bonificació s'estableixen els paràmetres següents:

- a) El trànsit de referència **TREF**, mesurat en tren-km: és el trànsit que l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries considera normal d'acord amb la situació preexistent o la seva evolució previsible. Veure Taula de les Taules de Referència.
- b) El trànsit objectiu **TOBJ**, mesurat amb tren-km: és el trànsit que l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries determina d'acord amb les seves expectatives de mercat de les infraestructures i els serveis que utilitzen. Veure Taula de les Taules de Referència
- c) El percentatge de bonificació objectiu per als increments de trànsit anuals pel que fa al trànsit de referència i al trànsit objectiu, **BOBJ**, aplicable als increments de trànsit anuals quan s'assoleixi el trànsit objectiu fixat d'acord amb les expectatives de creixement de trànsit. Si l'increment correspon a un valor intermedi entre el trànsit de referència i el trànsit objectiu, s'aplica una bonificació inferior a la bonificació objectiu, aplicant un sistema progressiu. Veure Taula de les Taules de Referència

La bonificació es calcularà en proporció a la contribució de cadascuna de les empreses ferroviàries a aquest increment de trànsit i la fórmula per calcular-la és la següent:

- a) Percentatge de bonificació global B: es determina en funció de l'increment de trànsit anual respecte del trànsit de referència, de la manera següent:
 - 1º. Si el trànsit realitzat T queda per sota del trànsit de referència, no es paga bonificació i, per tant $B = 0$.
 - 2º. Si el trànsit realitzat T es troba entre el trànsit de referència i el trànsit objectiu, es determina a partir de la bonificació objectiu, corregida amb el grau de compliment del trànsit real respecte del trànsit de referència i del trànsit objectiu, és a dir, $B = Bobj \times (T - Tref) / (Tobj - Tref)$.
 - 3º. Si el trànsit realitzat T és superior al trànsit objectiu, és el percentatge corresponent a la bonificació objectiu, és a dir $B = Bobj$.
- b) Increment de trànsit repercutible a cada obligat al pagament (IEF): es distribuirà l'increment global de trànsit respecte del trànsit de referència als diferents obligats al pagament en funció de la seva proporció de trànsit a l'exercici. Si TEF és el trànsit realitzat per una empresa ferroviària, l'increment de trànsit repercutible a aquest obligat al pagament serà $IEF = (T - Tref) \times TEF / T$.
- c) La quantia objecte de bonificació de cada obligat al pagament (CBEF): és el resultat d'aplicar a la quantia de cànon abonada per l'obligat al pagament (CEF) durant l'exercici corresponent per les modalitats A i B, inclosa la recaptació pel recàrrec de la modalitat B del cànon, el coeficient de proporcionalitat de l'increment de trànsit repercutible a l'obligat al pagament respecte del trànsit de est.

Per tant: $CBEF = CEF \times IEF / TEF$, on:

- **CBEF**: Quantia objecte de bonificació de cada obligat al pagament.
- **CEF**: Quantia de cànon abonada per l'obligat al pagament durant l'exercici corresponent per les modalitats A i B, inclosa la recaptació pel recàrrec de la modalitat B del cànon.
- **IEF**: Coeficient de proporcionalitat de l'increment de trànsit repercutible a l'obligat al pagament.
- **TEF**: Trànsit realitzat per l'obligat al pagament.

d) Els percentatges de bonificació objectiu establerts per als increments de trànsit anuals són els següents:

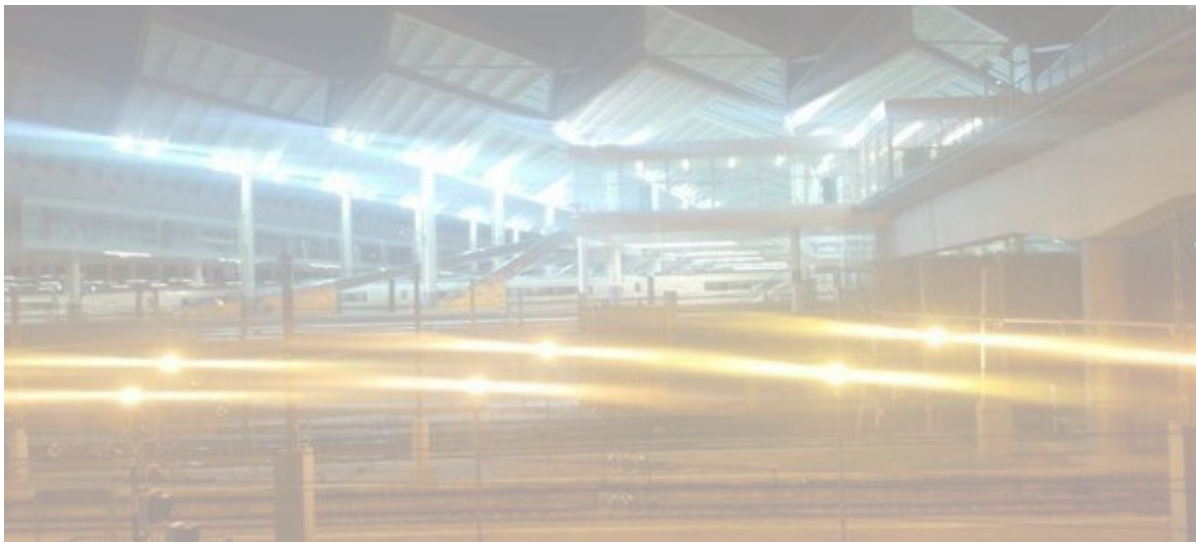
- 1º. Per al grup de línies d'alta velocitat Madrid – Barcelona – Frontera Francesa s'estableix una bonificació del 35% als serveis VLI, VL" i VL·i un 10% a la resta dels serveis (VCM i M).
- 2º. Per al grup de línies d'alta velocitat Madrid – Andalusia s'estableix una bonificació del 35% als serveis VL1, VL2 i VL3 i un 10% a la resta dels serveis (VCM y M)
- 3º. Per a la resta de les línies tipus A s'estableix una bonificació del 50% als serveis VL1, VL2 i VL3 i un 10% a la resta dels serveis (VCM y M)

La consecució de l'increment de trànsit objectiu es pot projectar amb caràcter pluriennal, si bé l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries pot revisar els valors anualment. Per tant, els trànsits de referència i els objectius que figuren en aquesta declaració sobre la xarxa seran els vigents fins al 31 de desembre de 2024, i s'establiran per al 2025 nous trànsits de referència i objectiu, que seran publicats a la Declaració sobre la Xarxa, sobre la base del trànsit que l'Administrador d'infraestructures considera normal d'acord amb la situació preexistent o la seva previsible evolució i d'acord amb les expectatives de mercat de les infraestructures i els serveis que les utilitzen, de conformitat amb la definició.

L'Administrador de Infraestructuras ferroviarias, durant el primer quadrimestre de l'any següent a l'any bonificat, ha de tornar les quantitats que procedeixin d'aplicar aquesta bonificació tenint en compte, per calcular-ne els valors, els valors del trànsit de referència, el trànsit objectiu i el percentatge de bonificació vigents el darrer dia de l'any bonificat.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.



TAULES DE REFERÈNCIA PER A L'APLICACIÓ DE CÀNONS PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES

1) Tipus de línia

Les línies es classifiquen segons les característiques tècniques, les necessitats de manteniment, els tipus de servei que suporten i la seva intensitat. Els tipus de línia són:

TAULA	CLASSIFICACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES
TIPUS DE LÍNIA	CARACTERÍSTIQUES
A	Totes les línies i els seus enllaços i bypass que permeten una velocitat màxima superior a 200 quilòmetres/hora a 2/3 de la seva longitud.
B 1	Comprèn els trajectes interciutats, inclosos els seus enllaços i bypass, fets servir principalment per serveis de viatgers, o que resultin essencials per a aquests. Es consideren línies B1 les que permeten una velocitat superior a 160 quilòmetres/hora i inferior o igual a 200 quilòmetres/hora a 2/3 de la seva longitud..
B 2	Tenen la consideració de B2 els trajectes no classificats en els tipus A, C o B1 en els quals concorri almenys una de les condicions següents: • Que el trànsit de viatgers sigui majoritari i suposin com a mínim 10 circulacions per dia. • Correspongui a un enllaç amb frontera. • Correspongui a l'accés a un Centre de Tractament de Trens (CTT). • Correspongui a un enllaç entre trajectes classificats com a B.
C 1	Són els trajectes que conformen els nuclis de rodalies. Es consideren C1 aquells nuclis amb una densitat de circulació per quilòmetre de línia igual o superior a 80 circulacions per dia.
C 2	La resta dels nuclis de rodalies que no es trobin qualificats com a C 1, es qualifiquen com a C2.
D	Aquells trajectes no classificats com A, B o C en què concorri almenys una d'aquestes circumstàncies: • Que el trànsit de mercaderies sigui majoritari i suposi almenys 2 circulacions per dia. • Es tracta d'enllaços i d'accessos a instal·lacions vinculades al transport de mercaderies (apartats, ports, instal·lacions logístiques de mercaderies i derivacions particulars). • Hi ha una línia alternativa per al transport de viatgers de categoria A.
E	Els no compresos en els tipus de línia anteriors.

La classificació de les diferents línies es publicarà anualment a la declaració sobre la xarxa.

TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD	
	KMS. LÍNIA	%
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) Tipus de Serveis

Els tipus de servei es classificaran en funció de la distància i el recorregut. Els tipus de servei són els següents:

TAULA		CARACTERÍSTIQUES DELS SERVEIS I TIPUS DE TREN
CLASSE	TIPUS	CARACTERÍSTIQUES
VIATGERS	VL	Serveis de viatgers llarga distància, distingint els subtipus següents: - VL1.- Serveis de llarga distància, excepte els designats com VL2, VL3 y VOT - VL2.- Serveis de llarga distància en relacions d'ample variable, sempre que la suma dels seus recorreguts per trajectes amb tipus de línia A i B1 sigui inferior al 75% del seu recorregut total o el seu recorregut per línies tipus A sigui inferior al 50%, exclosos els designats com a VL3. - VL3.- Serveis de llarga distància en relacions transversals llargues: recorreguts superiors a 700 quilòmetres i que no tinguin origen, destinació o parada intermèdia a Madrid i les seves branques.
	VCM	Serveis de viatgers urbans o suburbans i interurbans, distingint els subtipus següents: - Serveis urbans o suburbans: els que recorren íntegrament dins un nucli de rodalies. - Serveis interurbans: els que no sent urbans ni suburbans tenen recorreguts inferiors a 300 quilòmetres. Se n'exclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància. - Serveis declarats com a obligacions de servei públic.
	VOT	Trens i material de viatgers sense passatgers, incloses màquines aïllades, moviment de trens en buit, formació i proves.
MERCADERIES	M	Serveis de mercaderies: Tots els serveis de mercaderies, inclosos els carregats, els buits i les proves.

S'entén per serveis de proves la circulació de trens que es realitzin per a l'adequació i el calibratge tècnic de vehicles ferroviaris de nova fabricació, o de vehicles nous o existents, que necessitin autorització de posada en servei o de circulació, així com per al calibratge d'alguns dels seus components

3) Tipus de tracció:

El tipus de tracció es classifica en funció del tipus de fonts d'energia que fan servir els trens o les locomotores per al seu desplaçament a l'hora de circular pels diferents tipus de línia.

Els tipus de tracció són:

- E: Trens de tracció elèctrica** Locomotores o formacions autopropulsades que utilitzen un sistema d'electrificació ferroviari que els proveeixi energia a les unitats de tracció elèctrica per al desplaçament.
- D: Trens de tracció dièsel:** Locomotores o formacions autopropulsades que fan servir un sistema d'electrificació ferroviari que els proveeixi energia a les unitats de tracció elèctrica per al desplaçament.

Classificació nominativa d'estacions.

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.

Prestacions mínimes per la utilització de les estacions de viatgers

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias publicarà anualment a la DR les Prestacions Mínimes segons categoria d'estació de viatgers.

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.

Els trens es classificaran als efectes de la Modalitat A. 1 del cànon per la utilització d'estacions de transport de viatgers, de la manera següent::

Tipus de Tren a efectes de Cànon Estacions de Viatgers (Modalitat A)

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.



TAULA TRÀNSIT DE REFERÈNCIA 2025 (EN VIGOR DES DE 01/01/2025)

			TIPUS DE SERVEI				
		LONGITUD (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 13-A.V. MADRID ATOCHA - LEVANTE							
040	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOQUIN 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
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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 Trànsit de Referència			59.584.635	3.965.599	3.51.0984	6.466.230	196.631

TAULA TRÀNSIT OBJECTIU 2025 (EN VIGOR DES DE 01/01/2025)

			TIPUS DE SERVEI				
		LONGITUD (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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 TRÀNSIT OBJECTIU			65.543.097	4.362.158	3.868.807	7.112.854	216.294

TAULA BONIFICACIÓ D'OBJETIU 2025 (EN VIGOR DES DE 01/01/2025)							
			TIPUS DE SERVEI				
		LONGITUD (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 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
LÍNIES DE L'EIX 16-A.V. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA							
982	TABOADELA AG KM234 - BIF. MEDINA	313,9	50%	50%	N/A	N/A	N/A

Bonificació objectiu aplicable en cada combinació línia / Tipus de servei VL1, VL2, VL3, VCM i M que sigui d'aplicació

5.4. Serveis Bàsics i Preus

Els serveis que es presten en qualsevol de les instal·lacions de servei que es relacionen a l'article 42 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, són bàsics. Els preus per la prestació dels serveis bàsics, no poden superar el cost de la prestació mateixa més un benefici raonable.

La seva prestació no és obligatòria, i les disposicions són aplicables únicament quan el servei sigui ofert per l'exploador de la instal·lació de servei.

Els Serveis Bàsics que ofereixi en cada moment l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, mitjançant la Declaració sobre la xarxa, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària o un altre candidat que els sol·liciti.

L'oferta de Serveis Bàsics que l'administrador d'infraestructures pot prestar, a les Estacions de Transport de Viatgers, es recull al Capítol 7 Instal·lacions de servei, i també els preus respectius.

Així mateix, les fitxes descriptives dels serveis bàsics, prestats en l'àmbit de les Estacions de Transport de Viatgers, i també les condicions de prestació, condicions d'accés i preus, estan disponibles al Capítol 7 d'aquesta DR i a les fitxes descriptives de les instal·lacions de servei, aplicació PISERVI, que hi ha disponibles al lloc web de l'administrador d'infraestructures com a Annex d'aquesta Declaració sobre la Xarxa:

5.5. Serveis Complementaris i Preus

Els Serveis Complementaris a les instal·lacions de servei, titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, tendents a facilitar el funcionament del sistema ferroviari, s'han de prestar a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats segons s'estableix a l'Art. 44 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre del Sector Ferroviari.

Els Serveis Complementaris i auxiliars prestats a les instal·lacions de servei estan subjectes a preus que les parts hagin acordat lliurement. No obstant això, quan aquests serveis els presti un sol proveïdor, els preus que aquest apliqui no poden superar el cost de la prestació mateixa més un benefici raonable.



Els Serveis Complementaris que ofereixi a cada moment l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, mitjançant la Declaració sobre la Xarxa, els haurà de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

Poden ser Serveis Complementaris, de conformitat amb l'apartat 18 de l'Annex I de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, els següents:

- Subministrament de corrent de tracció, les quantitats abonades per aquest concepte es mostraran a les factures per separat dels cànon aplicats per l'ús de les infraestructures ferroviàries d'alimentació d'energia elèctrica. (Servei prestat per ADIF - Alta Velocidad).
- Preescalfament de trens de viatgers. (Aquest servei no l'ofereixen Adif, ni Adif - Alta Velocidad).
- Contractes personalitzats per a control del transport de mercaderies perilloses i assistència a la circulació de combois especials. (Servei prestat per Adif i Adif - Alta Velocidad).

D'acord amb el que expressa aquest document, l'administrador d'infraestructures ofereix a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats la prestació dels serveis següents:

SERVEIS COMPLEMENTARIS, EN ÀMBIT GENERAL	
SC-1	TRANSPORTS EXCEPCIONALS
Descripció	Aquest servei consisteix a fer totes les tasques necessàries per a la seguretat i assistència a la circulació de transports excepcionals
Operacions associades	• Estudis fets per l'administrador d'infraestructures associats a la viabilitat i la seguretat de la circulació del transport. • Pla de marxa. • Acompanyament, assistència al transport i vehicles de suport per a la circulació. • Obertura extraordinària de les estacions. • Serveis contractats de suport i seguretat.
Unitat de Facturació	• Per Estudi. • Per Pla de marxa. • Per Servei.
Condicions d'aplicació	Aquests trànsits estan regulats pel que disposen la normativa nacional i la internacional vigents de transports excepcionals, la Instrucció tècnica de gàlib i la Fitxa UIC 502/1. En el cas de comunicació de la supressió o el canvi de data de la circulació d'un transport excepcional amb menys de 72 hores d'antelació i aquesta no sigui per una causa de força major, l'EF està obligada a abonar el 15 % de valor dels costos estimats per fer el transport.

SC-1	TRANSPORTS EXCEPCIONALS	UNITAT DE FACTURACIÓ	PREU ANY 2025
	Estudis fets per Adif associats a la viabilitat i seguretat de la circulació del transport.	PER ESTUDI	93€ / h / agent
PLA DE MARXA			
	Itinerari U àrea territorial operativa	PLA DE MARXA	950€
	Itinerari DOS o més àrees territorials operatives	PLA DE MARXA	1.500€
	Acompanyament i assistència al transport	SERVEI PRESTAT	68€ /h/agent
	Vehicles de suport a la circulació (*)	SERVEI PRESTAT	658 €/100 km i 6,6 €/km. Quan superi els 100 km inicials
	Obertura extraordinària d'estacions	SERVEI PRESTAT	68€ /h/agent
	Serveis contractats de suport i seguretat	SERVEI PRESTAT	Cost servei
(*) Circulació de vagonetes i altre equipament necessari, precedint o després del transport excepcional.			

Els Preus per a l'any 2025 continguts en el present document només seran aplicable per als Serveis Complementaris que es prestin en les instal·lacions de servei pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les àrees de les zones de servei ferroviari, que siguin administrats per l'administrador d'infraestructures.

Aquests preus entraran en vigor l'1 de gener de 2025 i estaran vigents fins al 31 de desembre de 2025, i continuaran vigents a partir d'aquesta data fins que se n'aprovin uns de nous que els substitueixin.



SC-2 SUBMINISTRAMENT DEL CORRENT DE TRACCIÓ

Per a la prestació del servei de subministrament de corrent de tracció, les empreses ferroviàries que s'incorporin al trànsit ferroviari hauran de subscriure amb Adif - Alta Velocitat, un acord de prestació del servei, abans de l'inici de la seva activitat ferroviària. (Vegeu l'Annex I).

Adif - Alta Velocidad, com a prestador d'aquest servei, està implementat en diverses fases un sistema de facturació d'aquest servei complementari que permet facturar a les EF en el marc liberalitzat del transport nacional de viatgers, de manera transparent i no discriminatòria, a fi que les EF estableixin en els seus plans de negoci els costos en que previsiblement han d'incórrer pel subministrament d'energia elèctrica de tracció.

Adif - Alta Velocidad, a fi de poder facturar a cada EF el que realment ha consumit per cada servei, està evolucionant el sistema de facturació, seguint la tendència que es constata als països europeus, cap a un model fonamentat en la mesura embarcada com a unitat de facturació del servei.

El sistema de facturació a aplicar en aquesta Declaració sobre la Xarxa és el següent:

- a) **En xarxa electrificada en corrent altern** (principalment línies d'alta velocitat), s'ha de facturar a les EF en funció de la modalitat triada entre les dues següents, mitjançant dues modalitats:
 - 1) Facturació sense mesura embarcada.
 - 2) Facturació amb mesura embarcada.
- b) **En xarxa electrificada en corrent continu** (principalment, xarxa convencional), s'ha de facturar a les EF mitjançant la modalitat següent:
 1. Facturació sense mesura embarcada
 2. Facturació amb mesura embarcada: Aquesta modalitat encara no està en vigor.

ADIF - Alta velocitat preveu incorporar l'opció de facturar amb mesura embarcada. Fins aleshores, l'única modalitat de facturació disponible en xarxa electrificada en corrent continu és "Facturació sense mesura embarcada".

A continuació, s'explica l'àmbit d'aplicació de cadascuna de les modalitats de facturació, així com l'esquema de facturació de cadascuna.

1. Facturació sense mesura embarcada . S'ha d'aplicar a les unitats elèctriques que no disposin d'equips embarcats de mesura d'energia que compleixin els requisits establerts a l'apartat corresponent de la present Declaració sobre la xarxa, o que, tot i tenir-los, no hagin sol·licitat expressament la modalitat de facturació amb mesura embarcada (a1).

S'ha de facturar a les EF en funció dels valors estimats d'energia de les unitats elèctriques, calculats a partir de la producció feta i mesurada en tones quilòmetre brutes (TKB), recollides en els sistemes d'Adif - Alta Velocidad i declarades per les EF. Per tenir dret en la facturació al reconeixement de l'energia retornada a les unitats elèctriques que disposin de fre regeneratiu, les EF han de comunicar prèviament a Adif - Alta Velocidad les unitats o sèries proveïdes del fre mateix, mitjançant la presentació d'una declaració responsable.

L'estimació dels valors de l'energia consumida per una unitat elèctrica a partir de les TKB es fonamenta en les dues ràtios següents:

- rc_j^i : ràtio d'estimació de consum, valorat a nivell de pantògraf. S'ha d'expressar en Wh/TKB..
- rg_j^i : ràtio d'estimació de generació de trens dotats de fre regeneratiu declarat per l'E.F., valorat a nivell de pantògraf. S'ha d'expressar en Wh/TKB..

Els consums estimats mitjançant les ràtios rc_j^i (a nivell de pantògraf) seran incrementats pel coeficient de pèrdues següent a fi d'eleva el consum estimat en pantògraf a nivell de punt frontera amb el sector elèctric (a nivell de subestació):

- p^i : coeficient de pèrdues en tant per un

Amb,

- i : Identificador del tipus de xarxa (**ca**, per a xarxa en corrent altern; **ccc**, per a xarxa en corrent continu convencional; o **ccR**, per a xarxa en corrent continu RAM).
- j : Identificador del tipus de servei.

Aquestes ràtios rc_j^i i rg_j^i s'expressen en watts-hora (Wh) per TKB produïda (Wh/TKB), de manera que l'energia consumida i regenerada, valorada en pantògraf, per una unitat elèctrica es pot determinar multiplicant aquestes ràtios per la producció de TKB, recollida als sistemes d'Adif - Alta Velocidad i declarada per l'EF

Hi ha dues xarxes electrificades en corrent continu amb balanços energètics i econòmics de subministrament de corrent de tracció independents, una en 3kV que alimenta les línies convencionals i línia 116, (Los Cotos-Cercedilla) i una altra en 1,5 kV que alimenta les línies de RAM (eix08). Tot i que la línia 116 està alimentada a 1,5 kV, a efectes d'aquesta facturació es considera dins la xarxa de 3 kV. D'ara endavant, quan es parli de línies convencionals en 3kV s'ha d'entendre que inclou la línia 116.

Atesa la particularitat dels diferents tipus de serveis i xarxes, s'ha de publicar un valor diferent de cadascuna de les ràtios (rc_j^i , rg_j^i) per a cadascun dels tipus de servei i xarxa.

2. Facturació amb mesura embarcada. : S'ha d'aplicar a les unitats elèctriques que disposin d'equips embarcats de mesura d'energia que compleixin els requisits establerts a l'apartat corresponent d'aquesta Declaració sobre la xarxa i que hagin sol·licitat expressament aquesta modalitat de facturació.

S'ha de facturar a les EF en funció dels valors d'energia mesurats per l'equip embarcat de mesura d'energia i comunicats mitjançant el protocol establert als sistemes d'Adif - Alta Velocidad, els quals s'han d'eleva a escala de punt de subministrament tot aplicant el coeficient de pèrdues.

Perquè els valors mesurats siguin vàlids per a facturació han de ser rebuts en temps i forma, tenir el format correcte, codi de qualitat d'energia mesurada, temps, sistema de tracció i ubicació adequats per a facturació. A més, el valor mesurat de energia ha de ser coherent amb el valor de consum estimat a partir de les dades de circulació (TKB). Tota l'energia mesurada vàlida serà considerada per a facturació, incloent-hi consums de maniobres i estacionaments associats a serveis ferroviaris, i qualsevol altre consum mesurat, encara que no tingui un servei associat.

En el cas de rebre valors de mesura invàlids, s'estimarà el consum a partir de la producció realitzada i mesurada Tones quilometre brutes (TKB), recollides en els sistemes d'ADIF-Alta Velocidad i declarades per les EF. Es faran servir les ràtios d'estimació (Wh/TKB) publicades.

L'EF que sol·liciti l'alta de la unitat elèctrica a la facturació amb ME és responsable del funcionament correcte dels equips de mesura embarcada i la seva qualitat a les unitats elèctriques

En aquesta Declaració sobre la Xarxa s'inclou una bonificació en la facturació de les unitats elèctriques que hagin optat per aquesta modalitat. La bonificació constarà d'una reducció de les tarifes d'energia i d'ATR respecte de les tarifes aplicades a les unitats elèctriques que no hagin optat per aquesta modalitat de facturació.

A. ESTRUCTURA DE COSTOS

Tant en línies electrificades en corrent continu com en línies electrificades en corrent altern, els costos del Subministrament de Corrent de Tracció han de tenir l'estructura següent:

1. Costos del subministrament. Seran els costos inherents al subministrament d'energia elèctrica procedents del sector elèctric (els costos que suporta Adif - Alta Velocidad procedents dels proveïdors de subministrament d'energia).

Aquests costos han de contenir tots els costos i els impostos d'aplicació vigents al sistema elèctric.

2. Costos de Gestió. Aquests costos són els necessaris en què ha d'incórrer Adif - Alta Velocidad per a la prestació del servei.

Els imports resultants tant dels costos de subministrament d'energia elèctrica com dels costos de gestió, mantenint l'actual criteri de neutralitat econòmica, s'han d'ajustar al tancament de l'exercici, i s'han de fer liquidacions successives pel que fa als costos del subministrament i als costos de gestió d'energia elèctrica, d'acord amb les despeses realment incorregudes per ADIF-Alta Velocidad en el període liquidat.

B. ESTRUCTURA DE PREUS

Es publica una estructura de preus anàloga a l'estructura de costos indicada prèviament, que permet a les EF estimar els costos del servei de subministrament de corrent de tracció de la forma següent:

1. Costos del subministrament

En general, els costos del subministrament són els associats als costos que suporta Adif - Alta Velocidad procedents dels proveïdors de subministrament d'energia i relatius als consums indexats al mercat diari OMIE. Addicionalment, les empreses ferroviàries que tinguin assignada capacitat i facin ús del servei complementari 2 (SC-2):

Subministrament del corrent de tracció en xarxa electrificada en corrent altern o en xarxa electrificada en corrent continu, poden sol·licitar a Adif - Alta Velocidad cobertures del preu de l'energia elèctrica referenciades al mercat de futurs OMIP per a tot o part del consum amb una sèrie de condicions descrites a la present Declaració sobre la Xarxa.

Pel que fa als costos de subministrament indexats al mercat diari OMIE, a continuació, es detallen les tarifes que s'han d'aplicar a la facturació del subministrament de corrent elèctric, que dependran del tipus de xarxa sobre la qual es produeix el consum.

Els costos de subministrament han de tenir l'estructura següent, anàloga als costos del sector elèctric.

- Cost de l'energia: cost de la component de l'energia.
- Cost d'accés de tercers a la xarxa: cost de l'ATR.

Atès que els costos es consideren per separat a cada xarxa (ca, ccC, ccR), les tarifes han de ser, en conseqüència, diferents per a cada xarxa.

Tant per al càlcul de la tarifa del cost de l'energia com del cost d'ATR, es fa un balanç econòmic independent per a cada terme i xarxa entre els costos de l'energia (indexats al mercat diari OMIE) i dels costos de l'ATR de tracció al conjunt de subestacions, i el consum mesurat o estimat d'energia de les unitats elèctriques. Les tarifes han de publicar-se mensualment i s'han d'expressar en €/MWh, considerant els MWh a punt frontera amb el sector elèctric.

Als apartats C i D, s'indica el mètode de càlcul del cost de subministrament, de manera unificada amb els costos de gestió a cada xarxa: Càlcul de la factura a la xarxa electrificada en corrent altern (apartat C) i càlcul de la factura a la xarxa electrificada en corrent continu (apartat D).

Costos associats en cas de cobertures al mercat OMIP:

Pel que fa als costos associats a les cobertures al mercat OMIP, les EF han de tenir la possibilitat de sol·licitar a ADIF - Alta Velocidad tantes ordres de tancament al mercat OMIP com considerin oportú, fixant en cadascuna d'elles una quantitat d'energia a un preu fix sobre la base dels preus del mercat de futurs d'OMIP. ADIF - Alta Velocidad ha de gestionar mitjançant la/les comercialitzadora/es responsables del subministrament d'energia elèctrica aquestes peticions de les EF.

El sistema de facturació d'aquest servei complementari es basarà a facturar inicialment l'energia consumida segons el que té a veure amb les tarifes d'energia indexades al mercat diari OMIE, i addicionalment, en cas d'haver-se produït un o més tancaments en algun període temporal a preu fix, s'ha de facturar de manera independent la liquidació corresponent a aquesta cobertura de preu sobre l'energia tancada. Aquesta liquidació de la cobertura de preu ha de ser mensual i el preu a considerar per cada hora del període temporal corresponent al producte tancat, s'ha de calcular sobre la base de la diferència entre el preu resultant del tancament executat i el preu indexat al mercat diari OMIE liquidat entre el comercialitzador i ADIF - Alta Velocidad.

És important destacar que, atès que la cobertura es fa entre comercialitzador i ADIF - Alta Velocidad, la liquidació corresponent als tancaments no s'ha de fer contra les tarifes calculades segons el que té a veure amb els costos d'energia (indexats al mercat diari OMIE) de tracció en el conjunt de subestacions publicades en aquesta Declaració sobre la xarxa, sinó contra l'esmentat preu de subministrament liquidat entre el comercialitzador i Adif - Alta Velocidad (tal com s'estableix als contractes de subministrament subscrits entre Adif - AV i el/els comercialitzador/s), amb l'única finalitat de traslladar a cada operador la liquidació resultant de l'execució del tancament al mercat elèctric. Adif - AV posa a disposició de l'operador que ho sol·liciti la informació resultant del preu de subministrament.

Per poder exercitar aquesta opció caldrà: la formalització del contracte de subministrament entre ADIF - Alta Velocidad i l'empresa/es comercialitzadora/es, que l'EF disposi d'un acord de prestació de servei amb ADIF - Alta Velocidad, i a més, que l'EF hagi comunicat a Adif - Alta Velocidad la previsió del consum estimat fins al final del contracte de subministrament subscrit entre Adif - Alta Velocidad i el comercialitzador, amb un detall mensual.

A l'apartat F es detalla tot allò que té a veure amb el procediment de sol·licitud d'una ordre de tancament per part de les EF.

Condicions econòmiques relatives a la participació d'instal·lacions de generació connectades a través de xarxa i vinculades a les EF:

Segons s'estableix a l'apartat G. PARTICIPACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE GENERACIÓ VINCULADES A LES EF A L'AUTOCONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA ASSOCIAT A PUNTS DE CONSUM D'ÚS DE TRACCIÓ, Adif - Alta Velocidad ofereix a les EF la possibilitat de tramitar sol·licituds de participació d'instal·lacions de generació connectades a través de xarxa i vinculades a les EF mateixes, a l'autoconsum d'energia elèctrica de tracció en punts de subministrament de la RFIG gestionats per ADIF - Alta Velocidad.



El procediment de l'Annex M recull que ADIF - Alta Velocidad ha d'assignar, de manera general, a cada operador ferroviari l'energia autoconsumida de la seva instal·lació de generació, i li ha de facturar la resta de l'energia consumida; és a dir, l'energia neta consumida després de l'assignació de l'autoconsum, d'acord amb el que estableix en aquesta Declaració sobre la xarxa. En aquest procediment es recullen les condicions específiques d'aplicació en aquest règim.

Si en el període de facturació, el total de l'energia autoconsumida per una EF és superior a l'energia consumida per l'EF en aquesta xarxa, aquesta perdrà aquest excés, i quedarà en poder d'Adif - Alta Velocidad i sense que aquest administrador n'hagi d'abonar res. Aquest excedent d'energia autoconsumida, si n'hi ha, s'assigna per ADIF - Alta Velocidad al balanç econòmic que les tarifes de la declaració sobre la xarxa esmentada determina, reduint-les per a aquest període de facturació. Per tant, la participació d'un operador a l'autoconsum d'Adif - Alta Velocidad no ha d'afectar les tarifes de subministrament, excepte en el cas explicat, que sempre ha de significar una reducció de tarifes davant la no existència d'autoconsum.

2. Costos de gestió

Tant per a les línies electrificades en corrent altern com per a les electrificades en corrent continu, els costos de gestió s'han de calcular aplicant les tarifes publicades a la Declaració sobre la Xarxa de l'any del servei al consum d'energia de les unitats elèctriques incrementats amb les pèrdues de la xarxa ferroviària d'Adif i Adif - Alta Velocidad. El consum valorat així a escala de punt frontera s'ha d'expressar en MWh.

La tarifa del cost de gestió, anomenada TCG, s'ha de publicar anualment i s'ha d'expressar en €/MWh. Vegeu la Taula 7. La tarifa és comuna per a totes les xarxes. Ha de servir per calcular la facturació a emetre mensualment l'any N, i també les liquidacions successives posteriors, fins que es produeixi el tancament de l'exercici, moment en què aquesta tarifa s'ha d'ajustar d'acord amb les despeses realment incorregudes per Adif - Alta Velocidad en el període liquidat i el millor valor d'energia demandat en punt frontera.

C. CÀLCUL DE LA FACTURA A LA XARXA ELECTRIFICADA DE CORRENT ALTERN

La Taula 1 indica les fórmules de càlcul per facturar el Servei de Subministrament de Corrent de Tracció a l'EF per a cada unitat elèctrica a la xarxa electrificada en corrent altern, segons la modalitat de facturació. En el cas de facturació sense mesura embarcada, es diferencia segons el tipus de servei (mercaderies i viatgers) i segons que la unitat disposi o no de fre regeneratiu que s'hagi declarat per l'EF per al reconeixement en la facturació.

Bonificació a la facturació amb mesura embarcada:

S'ha de bonificar la facturació amb mesura embarcada tot reduint les tarifes d'energia i d'ATR; però no així la dels costos de gestió:

$$TEM^{ca} = TES^{ca} \cdot (1 - BME^{ca})$$

$$TATRM^{ca} = TATRS^{ca} \cdot (1 - BME^{ca})$$

Amb,

- **BME^{ca}**: Bonificació a la mesura embarcada, expressada en tant per un en corrent altern. El seu valor s'ha de publicar anualment.
- **TEM^{ca}**: Tarifa del cost de l'energia per als trens dotats de mesura embarcada, en corrent altern [€/MWh].
- **TES^{ca}**: Tarifa del cost de l'energia per als trens sense mesura embarcada, en corrent altern [€/MWh].
- **TATRM^{ca}**: Tarifa del cost d'accés de tercers a la xarxa (ATR) per als trens dotats de mesura embarcada, en corrent altern [€/MWh].
- **TATRS^{ca}**: Tarifa del cost d'accés de tercers a la xarxa (ATR) per als trens sense mesura embarcada, en corrent altern [€/MWh].

Taula 1. Fórmules de càlcul de la factura del servei de corrent de tracció en línies electrificades en corrent altern per a una unitat elèctrica.

MODALITAT DE FACTURACIÓ	FÓRMULA DE CàLCUL
Facturació amb mesura embarcada	$[TES^{ca} \cdot (1-BME^{ca}) + TATRS^{ca} \cdot (1-BME^{ca})] [ECM^{ca} \cdot (1+p^{ca}) - EGM^{ca}] + [TCG] [ECM^{ca} \cdot (1+p^{ca})]$
Facturació sense mesura embarcada, amb fre regeneratiu.	$[TES^{ca} + TATRS^{ca}] [(rc_j^{ca} \cdot (1+p^{ca}) - rg_j^{ca}) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6] + [TCG] [(rc_j^{ca} \cdot (1+p^{ca})) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6]$
Facturació sense mesura embarcada, sense fre regeneratiu.	$[TES^{ca} + TATRS^{ca} + TCG] [(rc_j^{ca} \cdot (1+p^{ca})) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6]$

On:

- **TCG**: Tarifa del cost de gestió [€/MWh].
- **ECM^{ca}**: Energia activa consumida per la unitat elèctrica amb la modalitat de facturació amb mesura embarcada en corrent altern [MWh].
Inclou tota l'energia mesurada vàlida i tota l'energia estimada en funció de **rc_j^{ca}**.
- **EGM^{ca}**: Energia activa regenerada per la unitat elèctrica amb la modalitat de facturació amb mesura embarcada en corrent altern [MWh].
Inclou tota l'energia mesurada vàlida i tota l'energia estimada en funció de **rg_j^{ca}**.
- **p^{ca}**: Coeficient de pèrdues de la xarxa electrificada en corrent altern en tant per un.
- **TKB_j**: TKB produïdes per la unitat elèctrica en funció del tipus de servei (j), viatgers (v) o mercaderies (m).
- **rc_j^{ca}**: Ràtio d'estimació de consum de trens, valorat a nivell de pantògraf, en funció del tipus de servei (j): trens de mercaderies (m) o viatgers (v) a la xarxa electrificada en corrent altern [Wh/TKB].
- **rg_j^{ca}**: Ràtio d'estimació de generació de trens dotats de fre regeneratiu declarat per l'EF valorat a nivell de pantògraf, per al cas de trens de mercaderies (m) o viatgers (v) a la xarxa electrificada en corrent altern [Wh/TKB].

El coeficient de pèrdues (**p^{ca}**) s'ha de publicar de forma anual, i també el valor de la bonificació a la mesura embarcada (**BME^{ca}**), que afecta les tarifes.

La facturació a l'EF s'ha de fer afegint les unitats de facturació produïdes per les seves unitats elèctriques d'acord amb els ítems de la Taula 1. El sistema de facturació permetrà a les EF consultar el consum net, estimat i mesurat, dels seus serveis amb un decalatge d'una setmana des de la data d'operació, per a la qual cosa cal fixar les ràtios d'estimació, **rc_j^{ca}** y **rg_j^{ca}**, abans que ADIF – Alta Velocidad conegui el consum real mensual de tota la xarxa on operen les unitats elèctriques. Conseqüentment, en tots els casos on hi ha energia estimada, a la facturació s'afegirà un ítem associat a una reconciliació d'energia entre EF que es realitza de manera mensual. L'energia a reconciliar es calcula segons la diferència, que pot ser positiva o negativa, entre el total d'energia neta (mesurada i estimada) consumida per les unitats elèctriques, i l'energia neta, mesurada, consumida a nivell de subestació a la xarxa ferroviària. Aquesta reconciliació mensual d'energia tanca el balanç energètic i permet fer una primera liquidació el mateix mes de facturació, evitant així repercutir aquest impacte en liquidacions posteriors. El repartiment mensual de l'energia per reconciliar associada a cada EF es fa proporcionalment a l'energia neta estimada consumida..

Tot el càlcul especificat en aquest apartat, pel que fa a les tarifes d'energia, és resultat d'un balanç econòmic en què es tenen en compte únicament i exclusivament els costos associats a la indexació al mercat OMIE, sense que hi hagi cap afecció pels tancaments al mercat OMIP que hagi pogut fer alguna EF. En cas que una EF hagués executat algun tancament al mercat OMIP s'ha d'emetre una factura addicional a aquesta EF d'acord amb el que estableix l'apartat F.

Pel que fa a la participació en autoconsum d'energia elèctrica de tracció per part d'instal·lacions de generació d'energia renovable connectades a través de xarxa vinculades a les EF, cal atènyer-se al que disposa el procediment de [l'Annex M.](#)

D. CÀLCUL DE LA FACTURA A LA XARXA ELECTRIFICADA DE CORRENT CONTINU

La Taula 2 indica les fórmules de càlcul per facturar el servei de subministrament de corrent de tracció a l'EF per a cada unitat elèctrica a la xarxa electrificada en corrent continu, segons la modalitat de facturació. En el cas de facturació sense mesura embarcada, es diferencia segons el tipus de servei (Mercaderies, Llarga distància, Mitja distància i Rodalies per a Xarxa Convencional; mercaderies i viatgers per a RAM) i segons la unitat disposi o no de fre regeneratiu que s'hagi declarat per l'EF per al reconeixement en la facturació.

Bonificació a la facturació amb mesura embarcada (*):

S'ha de bonificar la facturació amb mesura embarcada tot reduint les tarifes d'energia i d'ATR; però no així la dels costos de gestió:

$$TEM^i = TES^i \cdot (1 - BME^i)$$

$$TATRM^i = TATRS^i \cdot (1 - BME^i)$$

Amb,

- i : Identificador del tipus de xarxa electrificada a corrent continu **ccC**, per a xarxa en corrent continu convencional; o **ccR**, per a Xarxa en Corrent Continu RAM).
 - BME^i : Bonificació a la mesura embarcada, expressada en tant per un, segons el tipus de xarxa electrificada en corrent continu (ccC, ccR). El seu valor s'ha de publicar anualment.
 - TEM^i : Tarifa del cost de l'Energia per als trens dotats de mesura embarcada, segons el tipus de xarxa electrificada en corrent continu (ccC, ccR) [€/MWh].
 - TES^i : Tarifa del cost de l'Energia per als trens sense mesura embarcada, segons el tipus de xarxa electrificada en corrent continu (ccC, ccR) [€/MWh].
 - $TATRM^i$: Tarifa del cost d'Accés de Tercers a la Xarxa (ATR) per als trens dotats de mesura embarcada, segons el tipus de xarxa electrificada en corrent continu (ccC, ccR) [€/MWh].
 - $TATRS^i$: Tarifa del cost d'accés de tercers a la xarxa (ATR) per als trens sense mesura embarcada, segons el tipus de xarxa electrificada en corrent continu (ccC, ccR) [€/ MWh].
- (*) D'aplicació un cop s'incorpori l'opció de facturar amb mesura embarcada en xarxa electrificada en corrent continu. Fins aleshores, l'única modalitat de facturació disponible en xarxa electrificada en corrent continu és "Facturació sense mesura embarcada".

Taula 2. Fórmules de càlcul de la factura del servei de corrent de tracció en línies electrificades en corrent continu per a una unitat elèctrica.

MODALITAT DE FACTURACIÓ	FÓRMULA DE CÀLCUL
Facturació amb mesura enviada	$[TES^i \cdot (1 - BME^i) + TATRS^i \cdot (1 - BME^i)] [ECM^i \cdot (1 + p^i) - EGM^i] + [TCG] [ECM^i \cdot (1 + p^i)]$
Facturació sense mesura embarcada amb fre regeneratiu	$[TE^i + TATR^i] [(rc_j^i \cdot (1 + p^i) - rg_j^i) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6] + [TCG] [(rc_j^i \cdot (1 + p^i)) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6]$
Facturació sense mesura embarcada sense fre regeneratiu	$[TE^i + TATR^i + TCG] [(rc_j^i \cdot (1 + p^i)) \cdot TKB_j \cdot 1/10^6]$

Amb:

- **TCG**: Tarifa del cost de gestió [€/MWh].
- **ECMⁱ**: Energia activa consumida per la unitat elèctrica amb la modalitat de facturació amb mesura embarcada, segons el tipus de xarxa electrificada en corrent continu (ccC, ccR) [MWh]. Inclou tota l'energia mesurada vàlida i tota l'energia estimada en funció de **rc_jⁱ**.
- **EGMⁱ**: Energia activa regenerada per la unitat elèctrica amb la modalitat de facturació amb mesura embarcada, segons el tipus de xarxa electrificada en corrent continu (ccC, ccR) [MWh]. Inclou tota l'energia mesurada vàlida i tota l'energia estimada en funció de **rg_jⁱ**.
- **pⁱ**: Coeficient de pèrdues de la xarxa electrificada en corrent continu, segons el tipus de xarxa (i): ccC o ccR, en tant per un.
- **TKB_j**: Produïdes per la unitat elèctrica en funció del tipus de servei (j).
- **rc_jⁱ**: Ràtio d'estimació de consum de trens, valorat a nivell de pantògraf, per a cada tipus de servei (j) i en funció del tipus de xarxa (i) a la xarxa electrificada en corrent continu [Wh/TKB]
- **rg_jⁱ**: Ràtio d'estimació de generació de trens dotats de fre regeneratiu declarat per l'EF valorat a nivell de pantògraf, per al cada tipus de servei (j) i en funció del tipus de xarxa (i) a la xarxa electrificada en corrent continu [Wh/TKB].

El coeficient de pèrdues (**pⁱ**) s'ha de publicar de forma anual, i també el valor de la bonificació a la mesura embarcada (**BMEⁱ**), que afecta les tarifes.

La facturació a l'EF s'ha de fer afegint les unitats de facturació produïdes per les seves unitats elèctriques d'acord amb els ítems de la Taula 2. El sistema de facturació permetrà a les EF consultar el consum net, estimat, dels seus serveis amb un decalatge d'una setmana des de la data d'operació, per a la qual cosa cal fixar les ràtios d'estimació **rc_jⁱ** i **rg_jⁱ**, abans que ADIF – Alta Velocidad conegui el consum real mensual de tota la xarxa on operen les unitats elèctriques. Conseqüentment, s'afegirà a la facturació un ítem associat a una reconciliació d'energia entre EF que es realitza de manera mensual. L'energia a reconciliar es calcula segons la diferència, que pot ser positiva o negativa, entre el total d'energia neta (estimada o estimada i mesurada, un cop estigui en vigor la modalitat amb mesura embarcada), consumida per les unitats elèctriques, i l'energia neta, mesurada, consumida a nivell de subestació a la xarxa ferroviària. Aquesta reconciliació mensual d'energia tanca el balanç energètic i permet fer una primera liquidació el mateix mes de facturació, evitant així repercutir aquest impacte en liquidacions posteriors. El repartiment mensual de l'energia a reconciliar associada a cada EF es fa proporcionalment a l'energia neta estimada consumida..

Tot el càlcul especificat en aquest apartat, pel que fa a les tarifes d'energia, és resultat d'un balanç econòmic en què es tenen en compte únicament i exclusivament els costos associats a la indexació al mercat OMIE, sense que hi hagi cap afecció pels tancaments al mercat OMIP que hagi pogut fer alguna EF. En cas que una EF hagués executat algun tancament al mercat OMIP s'ha d'emetre una factura addicional a aquesta EF d'acord amb el que estableix l'apartat F.

Pel que fa a la participació en autoconsum d'energia elèctrica de tracció per part d'instal·lacions de generació d'energia renovable connectades a través de xarxa vinculades a les EF, cal atènyer-se al que disposa el procediment de [l'Annex M](#).

E. PUBLICACIÓ DE PREUS I RÀTIOS

Les tarifes de cadascun dels costos relacionats a l'apartat "B. Estructura de preus", s'han de publicar de la manera següent:

Publicacions anuals:

L'any N-1, coincidint amb la publicació de la Declaració sobre la xarxa per a l'any N, s'han de publicar en aquesta Declaració els valors següents:

- a) Per als costos del subministrament de línies electrificades en corrent altern:
 - Valor del coeficient de pèrdues p^{ca} . Vegeu la Taula 3.
 - Valor de la bonificació a la mesura embarcada, BME^{ca} . Vegeu la Taula 6.
- b) Per als costos del subministrament de línies electrificades en corrent continu:
 - Valor del coeficient de pèrdues p^i . Vegeu la Taula 4 (Convencional) i 5 (RAM).
 - Valor de la bonificació a la mesura embarcada, BME^i . Vegeu la Taula 7 (convencional) i 8 (RAM). Aquests valors no es publicaran fins que estigui en vigor la modalitat de facturació amb mesura embarcada).
- c) Per als costos de gestió:
 - Valor de la tarifa els costos de gestió **TCG**. Veure Taula 9.

Adicionalment, es publicaran les previsions estimatives i no vinculants següents per a la facturació en funció del tipus de línies:

- a) Línies electrificades en corrent altern:
 - Ràtios convertidores rc_j^{ca} y rg_j^{ca} , de viatgers i mercaderies. S'ha de publicar una previsió de les ràtios per a tots els mesos de l'any complet. Aquesta estimació ha de ser actualitzada de manera mensual, tal com indica l'apartat Publicacions mensuals.
 - Costos de subministrament. S'ha de publicar una previsió de tarifes mensuals (TES^{ca} , $TATRS^{ca}$) dels costos del subministrament, de l'any complet. Aquesta previsió de tarifes mensuals s'anomenarà "Tarifes de referència". Aquesta previsió de tarifes ha de permetre a les EF disposar de la informació necessària per estimar els costos que han de suportar pel subministrament de l'energia de tracció en cadascun dels mesos de l'any en curs. Aquesta estimació s'ha d'actualitzar de manera mensual, tal com indica l'apartat Publicacions mensuals.
- b) Línies electrificades en corrent continu:
 - Ràtios conversores rc_j^i y rg_j^i , de mercaderies, llarga distància, mitjana distància i rodalia a Convencional, i de viatgers i mercaderies a RAM. S'ha de publicar una previsió de les ràtios per a tots els mesos de l'any complet (tant convencional com RAM). Aquesta estimació s'ha d'actualitzar de manera mensual, tal com indica l'apartat Publicacions mensuals.

- Costos de subministrament. S'ha de publicar una previsió de tarifes mensuals (**TESⁱ**, **TATRSⁱ**) dels costos del subministrament, de l'any complet (tant Convencional com RAM). Aquesta previsió de tarifes mensuals s'anomenarà "Tarifes de referència". Aquesta previsió de tarifes ha de permetre a les EF disposar de la informació necessària per estimar els costos que han de suportar pel subministrament de l'energia de tracció en cadascun dels mesos de l'any en curs. Aquesta estimació s'ha d'actualitzar de manera mensual, tal com indica l'apartat Publicacions mensuals.

Per als costos de Gestió: S'ha de fer una publicació anual a l'any "N-1" de la tarifa els costos de gestió que serà d'aplicació a l'any N. La unitat de mesura ha de ser €/MWh i ha de servir per calcular la facturació a emetre mensualment a l'any N. Vegeu la Taula 9.

Publicacions mensuals:

Al mes n+1, amb n el mes en què s'ha produït el consum, s'han de publicar:

- Les tarifes del cost de l'energia (**TES^{ca}**, **TESⁱ**) i del cost del ATR (**TATRS^{ca}**, **TATRSⁱ**) en cada xarxa, corresponents al mes n, que serviran per emetre la factura al mes n+1 dels serveis fets el mes n.
- L'actualització de les tarifes, **TES^{ca}**, **TESⁱ**, **TATRS^{ca}** y **TATRSⁱ**, corresponents als mesos n+1 i successius, fins al desembre de l'any del mes n. Han de ser valors estimats segons les condicions del mercat elèctric i ferroviari en el moment de la publicació i permetre a l'operador tenir un coneixement més real dels costos futurs. No han de ser vinculants per a la facturació
- Ràtios conversores **rc_jⁱ** y **rgⁱ**, en cada xarxa, corresponents al mes n+2, que serviran per emetre la factura en el mes n+3 dels serveis realitzats al mes n+2
- Ràtios conversores **rc_jⁱ** y **rgⁱ**, en cada xarxa, corresponents als mesos n+3 i successius, corresponents als mesos n+1 i successius, fins al desembre de l'any del mes n. Han de ser valors estimats segons les condicions del mercat elèctric i ferroviari en el moment de la publicació i permetre a l'operador tenir un coneixement més real dels costos futurs. No han de ser vinculants per a la facturació..

Aquests valors es recullen a les corresponents taules per al subministrament de corrent de tracció en línies electrificades de les diferents xarxes, que estan disponibles com a document Annex a aquesta Declaració sobre la xarxa.

Taula 3. Publicació Anual del Coeficient de Pèrdues en Línies Electrificades a Corrent Altern:

p^{ca}	0,07

El coeficient de pèrdues de la xarxa és del 7%.

Taula 4. Publicació anual del Coeficient de Pèrdues en Línies Electrificades en Corrent Continu a la Xarxa Convencional:

p^{ccC}	0,07

El coeficient de pèrdues de la xarxa és del 7%.

Taula 5. Publicació anual del Coeficient de Pèrdues en Línies Electrificades en Corrent Continu a la RAM:

p^{ccR}	0,07

El coeficient de pèrdues de la xarxa és del 7%.

Taula 6. Publicació anual del valor de la bonificació a la mesura embarcada, BME, a línies electrificades en corrent altern:

<i>BME^{ca}</i>	0,05

La bonificació a la mida embarcada és del 5%.

Taula 7. Publicació anual del valor de la bonificació a la mesura embarcada, BME, a línies electrificades en corrent continu en xarxa convencional:

<i>BME^{ccC}</i>	-

Taula 8. Publicació anual del valor de la bonificació a la mesura embarcada, BME, a línies electrificades en corrent continu a RAM:

<i>BME^{ccR}</i>	-

Taula 9. Publicació anual de la tarifa TCG dels costos de gestió, en tots els tipus de línies electrificades:

Tarifa TCG Costos de gestió (€/MWh)	1,12

Las **TAULES DE COSTOS** vàlids per a facturació del subministrament de corrent de tracció en línies electrificades està disponible com a document Annex a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

F. COBERTURA DE PREUS REFERENCIADA AL MERCAT DE FUTURS OMIP

A l'apartat F es detalla tota la informació relacionada amb el procediment de sol·licitud d'una ordre de tancament per part de les EF.

PROCEDIMENT DE SOL·LICITUD D'UNA ORDRE DE TANCAMENT

Cadascuna de les empreses ferroviàries que vulguin executar cobertures de preu hauran d'haver facilitat prèviament una estimació del consum net (descomptada la sortint procedent del fre regeneratiu) mensualitzat a la xarxa objecte de cobertura, previst des de la data de sol·licitud i fins al final de vigència del contracte de subministrament entre Adif - Alta Velocidad i el comercialitzador, data que serà informada per Adif - Alta Velocidad a petició de l'EF interessada. Aquest consum ha de ser el màxim volum total mensual susceptible sobre el qual es poden sol·licitar cobertures de preu. Una vegada comunicat aquest consum per l'EF a Adif - Alta Velocidad, si aquest diferís de la mitjana dels consums dels darrers sis mesos o de les previsions futures previstes segons la capacitat assignada, Adif - Alta Velocidad pot en tot moment requerir la justificació i suport documental acreditatiu de l'EF per declarar aquest consum; i, en cas que no es presenti una justificació suficient per part de l'EF, Adif - Alta Velocidad podrà tenir per no presentada l'estimació de consum net necessària per aplicar aquest procediment.

Aquests consums estimats es poden actualitzar a petició de l'EF, en qualsevol moment sobre mesos futurs. Aquests valors de consum nous han d'estar supeditats a la revisió establerta per part d'Adif - Alta Velocidad.

En qualsevol cas, declarar la millor estimació de consum és responsabilitat de l'EF. En cas que el consum real fos inferior al consum estimat (o fins i tot nul), i l'energia sobre la qual s'hagués executat el tancament fos superior al consum real, l'EF ha d'assumir la totalitat dels riscos, amb independència de la causa que hagi motivat el menys consum, prevista o imprevista, que determini la manca de consum de la quantitat d'energia el preu tancat de la qual s'hagi ordenat, tot suportant la liquidació del tancament sobre tota l'energia tancada, independentment de l'energia consumida o fins i tot encara que hagués deixat d'operar.

Adicionalment, l'EF ha de designar un o diversos responsables d'execució de cobertura (REC) amb poder suficient per fer-ho, nomenament per mitjà del qual l'EF ha de dotar els REC de les atribucions necessàries per sol·licitar les cobertures de preu que aquest apartat contempla. Adif - Alta Velocidad únicament ha d'atendre sol·licituds de tancaments cursades per aquests responsables.

A continuació, l'empresa ferroviària que vulgui fer cobertures de preu haurà d'enviar, emplenat, el model SC-2 Model 3 Sol·licitud de l'EF d'ordre de tancament del preu elèctric, que està a l'Annex C, com a màxim, abans de les 07:00 hores del dia anterior en què comença a tenir vigència l'ordre de tancament, en què s'haurà d'indicar la informació següent:

- **Energia:** Cal indicar la quantitat d'energia sobre la qual es vol fer la cobertura. L'energia, Cc (en què c és el número de cada ordre de tancament), ha de ser considerada energia en punt de subministrament. La quantitat d'energia (Cc) a tancar a cada ordre de tancament s'ha d'expressar en MWh i ha de tenir en compte la consideració que el límit màxim serà de 10 MW per cada hora del producte temporal a tancar.
- **Preu màxim de l'ordre de tancament:** S'ha d'expressar en €/MWh i ha de ser el preu superior al qual es pot tancar el producte sol·licitat.
- **Producte:** Cal indicar el producte del mercat OMIP sobre el qual es vol fer l'ordre de tancament. Les ordres de tancament podran contenir qualsevol producte que cotitzi almenys un dia en el període de temps durant el qual estigui vigent l'ordre de tancament, sempre que siguin els productes base (FTB) mensuals, trimestrals i anuals publicats a OMIP (<https://www.omip.pt/es>).
- **Data d'inici de vigència de l'ordre:** S'ha d'indicar la data d'inici de la vigència a l'ordre de tancament que ADIF - Alta Velocidad ha de comunicar a la/les comercialitzadores/es. En cas que la data d'inici de vigència fos un dia en què no hi hagués cotització a OMIP d'acord amb el calendari anual publicat per OMIP, s'ha d'entendre com a data d'inici el primer dia amb cotització posterior a la data d'inici de vigència. En qualsevol cas, la data d'inici de vigència haurà de ser, almenys, el dia hàbil següent a la comunicació, si es fa abans de les 7:00 h, o dos dies hàbils després, si es fa amb posterioritat a les 7:00 h. La comunicació en un dia inhàbil s'ha d'entendre que s'ha fet a la primera hora del primer dia hàbil següent.
- **Data de finalització de vigència de l'ordre:** S'ha d'indicar la data de finalització de la vigència a l'ordre de tancament que ADIF - Alta Velocidad ha de comunicar a la/les comercialitzadores/es.
- **Xarxa sobre la qual es vol cobrir preu:** Cal indicar entre un dels serveis complementaris que ofereix ADIF - Alta Velocidad següents: subministrament de corrent de tracció en línies electrificades en corrent altern, subministrament de corrent de tracció en línies electrificades en corrent continu en xarxa convencional o subministrament de corrent de tracció en línies electrificades en corrent continu en RAM.



El termini màxim per al qual es poden fer aquestes sol·licituds d'ordres de tancament ve limitat pel període de finalització dels contractes de subministrament que Adif - Alta Velocidad manté amb les comercialitzadores. Adif - Alta Velocidad ha de comunicar la data de finalització dels contractes de subministrament d'energia elèctrica.

Les operacions a fer per a cadascun dels productes en la mateixa ordre de tancament són independents, i es poden tancar un, diversos o tots els productes marcats a l'ordre de tancament, sempre que es compleixi el que s'hi estableix.

Així mateix, per a cada EF, es podran solapar les vigències de diferents ordres de tancament sobre una mateixa xarxa i producte; i, per tant, podran ser coincidents en el temps, sempre que no se superi el límit de 10 MW per cada hora del producte temporal a tancar.

GESTIÓ DE L'ORDRE DE TANCAMENT ENTRE ADIF - ALTA VELOCIDAD I LES COMERCIALIZADORES

A partir de les ordres de tancament, Adif - Alta Velocidad ha de gestionar-les davant les empreses comercialitzadores. Cal tenir en compte que Adif - Alta Velocidad té contractada l'energia de cadascuna de les xarxes, dividida en lots que poden pertànyer a diferents comercialitzadores; i, per tant, la facturació de l'energia tancada s'ha de produir sobre la base dels contractes establerts entre Adif - Alta Velocidad i les comercialitzadores. Per tant, l'ordre rebuda es traslladarà a les empreses comercialitzadores que subministren l'energia als lots que constitueixen la xarxa sobre la qual s'ha sol·licitat l'ordre, tot repartint-se el consum total sol·licitat entre els diferents lots segons percentatges predefinits vigents al moment de sol·licitud de l'ordre. Els consums obtinguts així per a cada lot s'arrodoniran a nombre enter, tot mantenint la suma de l'energia a tancar en cadascun dels lots igual a la quantitat d'energia sol·licitada per l'EF. A continuació, es detallen els percentatges vigents a la present Declaració sobre la xarxa.

Percentatges predefinits a la xarxa d'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%

Percentatges predefinits a la xarxa de contínua

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 -BARNÀ	09. ÁVILA-GALICIA -ASTURIAS	10. MEDINA-P. VASCO	11. NAVARRA-RIOJA
14%	11%	14%	9%	7%	9%	7%	9%	7%	6%	7%

Percentatges predefinits a la xarxa d'ample mètric

Lote 16
16. RED DE ANCHO MÉTRICO
100%

Aquests % de repartiment de consum poden ser modificats en publicacions futures de la DR a fi d'adequar aquests percentatges a l'energia susceptible de poder ser tancada a cada moment.

RESULTAT DE L'ORDRE DE TANCAMENT

Si, durant la vigència de l'ordre de tancament, el preu Settlement Price d'algun producte inclòs a l'ordre en algun dia és igual o inferior al preu màxim marcat per Adif - Alta Velocidad a l'ordre, l'empresa comercialitzadora queda obligada a aplicar el preu del Settlement Price del primer dia en què es compleixi aquesta condició per al producte.

Al mercat OMIP es denomina actualment com "Settlement o Reference Price" el preu de referència d'un determinat producte i en una data determinada al tancament de la sessió de negociació diària. Es publica al web d'OMIP (Operador de mercat de futurs) a l'apartat de dades OMIPData-Resultats del mercat una vegada acabada la sessió de negociació diària.

S'ha de considerar tancada l'operació per a cada producte el primer dia del termini màxim indicat per fer el tancament, en què el preu de liquidació de tancament d'aquell dia (actualment denominat per OMIP com a "Settlement Price") sigui igual o inferior al preu màxim marcat per Adif - Alta Velocidad; obviant el que passi la resta de dies posteriors. Si l'operació es considera tancada per a aquest producte, es pren com a preu de referència per a la liquidació de la quantitat d'energia tancada per Adif - Alta Velocidad, el preu de liquidació de tancament del dia en què s'ha tancat aquesta operació (publicat per OMIP actualment com a "Settlement Price").

Si durant cada dia del termini entre la data d'inici i la fi de vigència de l'ordre, el preu del Settlement Price fos superior als preus màxims marcats per Adif - Alta Velocidad segons el preu màxim de l'ordre de tancament sol·licitat per l'EF, s'ha de considerar que l'operació a OMIP no s'ha tancat. Això no obstant, s'estableix la possibilitat addicional que si, una vegada finalitzi la vigència de l'ordre de tancament a OMIP, el subministrador del lot corresponent estigués en condicions de poder tancar el preu de l'energia sol·licitada per Adif - Alta Velocidad per a qualsevol dels productes indicats a l'ordre de tancament, pel mateix preu marcat per Adif - Alta Velocidad o per preu inferior, a través d'altres mecanismes que no signifiquin cap cost addicional per a aquesta entitat pública, ha de poder exercir aquesta opció comunicant-ho de forma fefaent a Adif - Alta Velocidad abans de les 12.00 h del migdia del dia hàbil següent a la data final de vigència de l'ordre. En cas que no es faci aquesta comunicació, es considera que l'ordre no s'ha executat.

PROCEDIMENT DE COMUNICACIÓ DEL RESULTAT DE L'ORDRE DE TANCAMENT

Per a cada ordre de tancament rebuda, Adif - Alta Velocidad ha de comunicar, a l'EF que ho va sol·licitar, el resultat del tancament de l'ordre esmentada. En aquesta comunicació s'ha d'informar dels lots en què es va executar aquesta ordre de tancament i l'energia de cadascun.

FACTURACIÓ DE LES ORDRES TANCADÉS/EXECUTADES

Com s'ha indicat prèviament, inicialment s'ha de facturar l'energia consumida segons el que fa referència a les tarifes d'energia indexades al mercat diari OMIE; i, addicionalment, en cas de tancar algun període temporal a preu fix, s'ha de facturar de forma independent la liquidació corresponent a aquesta cobertura de preu sobre l'energia tancada, i s'ha de traslladar íntegrament la facturació pel concepte de tancament que la/les comercialitzadora/es traslladi/n a ADIF - Alta Velocidad.

Per tant, en cas que hi hagi un tancament d'energia, ADIF - Alta Velocidad ha de traslladar a l'EF que va sol·licitar l'ordre la liquidació resultant corresponent a l'energia tancada que ADIF - Alta Velocidad rebi dels comercialitzadors. Aquestes liquidacions s'han de regular segons el que el plec de prescripcions tècniques particulars dels expedients de subministrament d'energia elèctrica de tracció que Adif - Alta Velocidad tingui establert amb els comercialitzadors estableix.

Els valors de les constants Mci i Ke (que entren a formar part de les fórmules de liquidació) han de ser els resultants de les licitacions públiques del subministrament de corrent tracció subjectes als plecs de prescripcions tècniques. A petició de l'EF interessada, ADIF - Alta Velocidad ha de facilitar els valors vigents a cada moment.

És important destacar que, atès que la cobertura es fa entre comercialitzador i ADIF - Alta Velocidad, la liquidació corresponent als tancaments no es farà contra les tarifes referides als costos d'energia (indexats al mercat diari OMIE) de tracció al conjunt de subestacions publicades en aquesta Declaració sobre la xarxa, sinó contra el preu de subministrament liquidat esmentat entre el comercialitzador i ADIF - Alta Velocidad.

La liquidació de la cobertura de preu ha de ser mensual, per la qual cosa si el tancament abasta diversos mesos (en cas de tancament de productes trimestrals o anuals), la quantitat a tancar s'ha de dividir de manera proporcional al nombre de dies de cada un dels mesos de liquidació.

El preu a considerar a cada hora del període temporal corresponent al producte tancat, s'ha de calcular segons la diferència entre el preu resultant de l'ordre de tancament i el preu indexat al mercat diari OMIE liquidat entre el comercialitzador i ADIF - Alta Velocidad, i l'energia horària equivalent de cadascun dels tancaments, sobre la qual s'ha d'aplicar el preu anterior, s'ha de determinar prorratejant l'energia total del tancament esmentat de manera proporcional al perfil del consum horari del lot, segons el sumatori de les corbes de càrrega de cadascun dels punts de subministrament que formen cada lot.



G. PARTICIPACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE GENERACIÓ VINCULADES A LES EF A L'AUTOCONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA ASSOCIAT A PUNTS DE CONSUM D'ÚS DE TRACCIÓ

S'ofereix a les EF la possibilitat de tramitar sol·licituds de participació d'instal·lacions de generació connectades per mitjà de xarxa i vinculades a les EF mateixes, a l'autoconsum d'energia elèctrica de tracció en punts de subministrament de la RFIG que gestiona ADIF - Alta Velocidad. A aquests efectes, s'ha d'entendre que hi ha vinculació en els supòsits següents: quan l'EF sigui la propietària o la titular de la instal·lació de generació; o, si no, que hagi subscrit un acord comercial vinculant o contracte mercantil amb una societat dedicada a la producció d'energia elèctrica perquè, en nom seu, produeixi energia associada a l'autoconsum d'Adif-AV i garanteixi el compliment de les condicions d'autoconsum del RD 244/2019 i la normativa sectorial aplicable.

Les EF que estiguin interessades a optar a aquesta participació en l'autoconsum d'Adif - Alta Velocidad, han de complir allò establert en el procediment que l'Annex M recull. En aquest procediment es detallen tots els condicionants a complir per poder accedir a aquesta participació, i també estableix tots els aspectes que regularan la relació entre l'EF i ADIF - Alta Velocidad al respecte.

- *Procediment per a la Sol·licitud de Participació d'Instal·lacions de Generació connectades per mitjà de xarxa i vinculades als operadors ferroviaris a l'autoconsum d'Energia Elèctrica associat a punts de consum d'ús de tracció de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) que ADIF - Alta Velocidad gestiona. (l'Annex M)*

H. LIQUIDACIONS

La facturació del subministrament de corrent de tracció consta de tres termes: costos d'energia, costos de l'ATR i costos de gestió. La facturació es determina aplicant la tarifa corresponent a les unitats de facturació de cada empresa ferroviària.

Amb la finalitat de mantenir la neutralitat econòmica i ajustar els costos repercutits a les EF s'han de fer liquidacions successives dels costos esmentats anteriorment. Per fer-ho, en el mes m+1, en què "m" és el mes de consum, es farà la liquidació mensual provisional dels tres conceptes a facturar (energia, ATR i costos de gestió), com el producte de les tarifes corresponents per les unitats de facturació per al mes esmentat.

En cas que alguna EF hagués executat algun tancament corresponent a aquest període de liquidació al mercat OMIP s'haurà d'emetre una factura addicional a aquesta EF, d'acord amb el que estableix l'apartat F.

A més, s'estableix un mecanisme d'arqueigs acumulatius des de l'inici de l'any de liquidació **N**:

- Pel que fa als costos de subministrament, cadascun d'aquests arqueigs ha de consolidar els millors valors obtinguts dels costos rebuts en concepte de subministrament de comercialitzadors i distribuïdors, el millor valor d'energia demandat a subestacions, millor informació de mesura embarcada, TKB produïdes, i també qualsevol altre paràmetre que pugui influir en el balanç econòmic del mes concret de liquidació, incorporant al mateix temps les possibles correccions fetes a la facturació. Aquests nous càlculs han de donar lloc a ajustaments en la facturació prèviament emesa i que s'ha de traslladar a cada EF en la mesura que afecti cadascuna. Els arqueigs han de consolidar les respectives liquidacions mensuals corresponents.
- Pel que fa als costos de gestió, els arqueigs previs al tancament de l'exercici s'han de calcular amb la tarifa publicada a la Declaració sobre la xarxa i el millor valor de consum d'energia de les unitats elèctriques incrementats amb les pèrdues de la xarxa ferroviària. Un cop fet el tancament de l'exercici, els arqueigs posteriors s'han de considerar, a més del consum d'energia, els costos reals incorreguts a l'any de liquidació.

Per a un any **N** donat, s'estableixen 3 arqueigs semestrals fins al juliol de l'any **N+1** i, posteriorment, 2 arquejos anuals fins al juliol de **N+3**. Resultant fins a un total de 5. Excepcionalment, es pot fer una liquidació posterior en el cas que per causes externes a Adif – Alta Velocidad concorrin circumstàncies que ho facin necessari.

MESURA EMBARCADA D'ENERGIA

Adif - Alta Velocidad, en compliment del Reglament d'execució de la Unió Europea 2018/868, permet a partir de la data de l'1 de gener de 2022 la facturació del servei complementari de subministrament de corrent de tracció mitjançant la modalitat de mesura embarcada a la xarxa electrificada en corrent altern a les unitats elèctriques que compleixin els requisits tècnics.

La modalitat de facturació amb mesura embarcada pot ser sol·licitada per a les unitats elèctriques que, circulant per una xarxa electrificada que tingui habilitada aquesta modalitat de facturació, comptin amb equips embarcats de mesura que compleixin els requisits establerts al Reglament d'execució UE 2018/868. Els equips embarcats de mesura han de complir una versió de l'ETI LOC&PAS igual o posterior a l'aplicació del reglament esmentat.

El protocol de comunicació del concentrador de mesura a terra (DCS) d'ADIF - Alta Velocidad es fonamenta en la norma EN 50463-4:2017, tal com especifica l'ETI LOC&PAS per mitjà del Reglament d'execució UE 2018/868.

Les unitats de tracció equipades amb mesuradors d'energia certificats segons l'EN 50463:2012 requerirà actualització del protocol de comunicació, hauran d'acreditar l'avaluació de la dita actualització i de tots els paràmetres afectats per aquesta segons el Reglament d'execució UE 2018/868.

NOMENAMENT DEL RESPONSABLE DE MITJANA EMBARCADA (RME)

Com a pas previ a l'alta de la primera unitat elèctrica en facturació amb mesura embarcada, l'EF enviarà el nomenament del responsable de mesura embarcada (RME) segons el Model 1ME (inclòs a l'Annex C). Mitjançant aquest nomenament, l'EF dotarà el RME de les atribucions necessàries per sol·licitar l'alta o la baixa d'una unitat elèctrica en la modalitat de facturació amb mesura embarcada.

L'RME serà la persona de contacte i responsable per part de l'EF del procés complet d'alta de cada unitat elèctrica en la modalitat de facturació amb mesura embarcada, incloent-hi: validació de la documentació de conformitat tècnica dels equips de mesura, el registre d'aquests com a punt de consum en els sistemes d'ADIF/ADIF-Alta Velocidad, així com la seva alta final a la modalitat de facturació amb mesura embarcada.

ADIF-Alta Velocidad ha de proporcionar a l'RME un canal de comunicació per a l'enviament de les sol·licituds i la documentació a la recepció del seu nomenament.

ALTA DE LES UNITATS ELÈCTRIQUES EN FACTURACIÓ AMB MESURA EMBARCADA

En compliment del Reglament d'execució UE 2018/868, ADIF- Alta Velocidad requereix adjuntar a la sol·licitud d'alta d'una unitat elèctrica en la modalitat de facturació amb mesura embarcada tota la documentació de verificació i conformitat tècnica dels equips de mesura instal·lats en aquesta unitat, de manera que ADIF-Alta Velocidad pugui assegurar el compliment del dit Reglament.

Per iniciar el procés d'alta d'una unitat elèctrica, cada EF, a través de la seva RME haurà d'enviar la: "Sol·licitud d'alta d'unitat elèctrica TIPUS a la facturació amb mesura embarcada i de validació de la documentació de conformitat tècnica dels equips de mesura" (model 2 ME, inclòs a l'Annex C) així com tota la documentació adjunta de conformitat tècnica associada a cada equip de mesura embarcada que s'hi descriu.

La unitat d'alta TIPUS es defineix com el conjunt d'una mateixa "unitat elèctrica tipus" i mateix "sistema de mesura embarcada tipus".

Després de la verificació de la conformitat tècnica de la sol·licitud esmentada, ADIF-Alta Velocitat procedirà al registre i la connexió de l'Equip de Mesura Embarcada (EMS) com a punt de consum en els sistemes d'ADIF-Alta Velocidad. Un cop portada a terme la connexió, s'iniciarà un període de proves en servei comercial on es verificarà la comunicació contínua entre l'EMS i el DCS (Data Collecting System), així com la qualitat de la mesura rebuda.

Aquest període de proves constarà d'un mínim de 10 dies de circulació, ampliable al necessari fins a aconseguir un mínim de 20 serveis comercials per cada unitat de tracció i xarxa en la qual s'operi.

Després del període de proves, ADIF-Alta Velocitat analitzarà el comportament de la mesura embarcada en la unitat elèctrica, comunicant els resultats obtinguts al RME en el termini màxim de 3 mesos. La data d'alta en la qual la unitat elèctrica entrarà en facturació mitjançant la modalitat de mesura embarcada serà la corresponent al dia primer del mes següent de la data de comunicació de la superació del període de proves per part de la unitat elèctrica.

Un cop donada d'alta una unitat d'alta TIPUS en la modalitat de facturació per mesura embarcada, l'EF pot sol·licitar l'alta de qualsevol unitat elèctrica idèntica i associada a la unitat d'alta TIPUS a través de la Sol·licitud d'alta d'unitat elèctrica NO TIPUS a la facturació amb mesura embarcada i de la documentació de conformitat del sistema de mesura embarcada" (Model 3ME).

De la mateixa manera que amb l'alta de la "unitat d'alta TIPUS", després de la verificació de la conformitat tècnica d'aquestes sol·licituds, ADIF-Alta Velocidad procedirà al registre i connexió dels Equips de Mesura Embarcada (EMS) com a punt de consum en els sistemes d'ADIF-Alta Velocidad. Un cop portada a terme la connexió, s'iniciarà un període de proves en servei comercial on es verificarà la comunicació continuada entre l'EMS i el DCS.

Aquest període de proves constarà d'un mínim de 10 dies de circulació, ampliable al necessari fins a assolir un mínim de 20 serveis comercials per cada unitat de tracció i xarxa en què s'opera.

Després del període de proves, Adif - Alta Velocidad ha d'analitzar el comportament de la mesura embarcada a la unitat elèctrica, tot comunicant els resultats obtinguts a l'RME en el termini màxim de tres mesos. La data d'alta en què la unitat elèctrica entrarà en facturació mitjançant la modalitat de mesura embarcada és la corresponent al primer dia del mes següent de la data de comunicació de la superació del període de proves per part de la unitat elèctrica.

Quan una unitat de tracció sigui donada d'alta en la modalitat de facturació amb mesura embarcada, el servei SC-2 serà facturat a través d'aquesta modalitat a tota EF que porti a terme serveis amb aquesta modalitat, independentment que hagi estat una altra EF la que hagi sol·licitat l'alta en facturació amb ME per a aquesta unitat. Cal destacar que, per a això, sempre cal comptar amb un contracte de subministrament de corrent de tracció en vigor.

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA

Els models de sol·licitud del servei SC-2 estan disponibles a l'Annex C.

5.6. Serveis Auxiliars i Preus

Són serveis auxiliars els que les EF o altres candidats poden sol·licitar a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o a altres prestadors.

Els serveis auxiliars prestats a les instal·lacions de servei han d'estar subjectes a preus que les parts hagin acordat lliurement. No obstant això, quan aquests serveis els presti un sol proveïdor, els preus que aquest apliqui no han de superar el cost de la prestació mateixa més un benefici raonable.

L'exploitador de la instal·lació de servei no té obligació de prestar aquests serveis, però si ofereix fer-los per a alguna empresa ferroviària, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol candidat que els sol·liciti.

La prestació de serveis auxiliars s'ha d'efectuar en règim de dret privat.

De conformitat amb l'apartat 19 de l'annex I de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, poden ser serveis auxiliars els següents:

- Accés a la xarxa de telecomunicació.
- El subministrament d'informació complementària.
- La inspecció tècnica del material rodant.
- Els serveis de venda de bitllets en estacions de viatgers.
- Els serveis de manteniment pesant de material rodant, si aquests són els que requereixen instal·lacions específiques en què es fan tasques que no es duen a terme com a part de les operacions diàries de rutina i que requereixen que el vehicle sigui retirat del servei.

L'oferta de serveis auxiliars, així com els seus preus, que l'Administrador de Infraestructuras pot prestar, a les Terminals de Mercaderies i a les Estacions de Viatgers, es recull al capítol 7. Instal·lacions de Servei.

Així mateix, les fitxes descriptives dels serveis auxiliars prestats en l'àmbit de les Estacions de Viatgers, i també les seves condicions de prestació i condicions d'accés, estan disponibles al capítol 7 d'aquesta DR i a les fitxes descriptives de les instal·lacions de servei, disponibles a l'aplicació PISERVI.

De conformitat amb l'article 102 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, els preus i les condicions d'accés als serveis bàsics, complementaris i auxiliars, prestats per tots els explotadors a les instal·lacions de servei, a què es refereix l'apartat 20 de l'annex I de la Llei esmentada, inclosos els horaris d'obertura i tancament, s'han de comunicar a l'administrador d'infraestructures, que els ha de publicar a la declaració sobre la xarxa o ha d'indicar un lloc web en què aquesta informació es pugui obtenir gratuïtament en format electrònic

5.7. Sancions i Incentius Financers

5.7.1. SANCIONS PER MODIFICACIÓ DE SOLC

No aplica.

5.7.2. SANCIONS PER ALTERACIÓ DE SOLC

No aplica.

5.7.3. SANCIONS PER NO ÚS DE SOLC

Les tarifes aplicables han de ser les figurades al Reglament de determinació dels cànon ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'administrador d'infraestructures que haurà de ser publicat al "Boletín Oficial del Estado".

5.7.4. SANCIONS PER CANCEL·LACIÓ DE SOLC

Les quanties aplicables són les que figuren al Reglament de determinació dels cànon ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'Administrador de Infraestructuras i publicat al Butlletí Oficial de l'Estat núm. 260 de data 28 d'octubre de 2024.

La quantia del recàrrec es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren-km de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia i tipus de servei:

- Per als serveis de viatgers, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia i tipus de servei, quan aquesta diferència sigui superior al 2% de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.
- Per als serveis de mercaderies, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia, quan la diferència sigui superior al 15 % de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.

Per a més informació, vegeu l'apartat 5.3 d'aquest capítol.

Així mateix, altres sancions que es puguin derivar de l'incompliment dels Acords Marc.

5.7.5. INCENTIUS / DESCOMPTES

1.º Bonificació temporal per incentivar el creixement del transport ferroviari

Amb la finalitat d'incentivar l'explotació eficaç de la xarxa ferroviària i fomentar serveis de transport ferroviari nous, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot introduir una bonificació als cànon d'accés mínim a les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General per als augments de trànsit anuals, segons tipus de línia i tipus de servei.

Les bonificacions aplicables han de ser les figurades al Reglament de determinació dels cànon ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'Administrador d'infraestructures, que s'haurà de publicar al "Boletín Oficial del Estado".

2.º Bonificació per incentivar la implantació del sistema ERTMS

Es podran introduir bonificacions als cànon regulats en aquest apartat per incentivar la implantació als trens del sistema ERTMS. Aquestes bonificacions no tenen impacte en els ingressos de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i han d'afectar exclusivament l'àmbit que es determini, de conformitat amb el dret de la Unió Europea.

Les bonificacions aplicables han de ser les figurades al Reglament de determinació dels cànon ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'Administrador d'infraestructures, que s'haurà de publicar al "Boletín Oficial del Estado".

3.º Bonificació per fomentar l'aprofitament de la capacitat disponible de les infraestructures

A fi de fomentar l'aprofitament de la capacitat disponible de les infraestructures, l'administrador d'infraestructures pot introduir una bonificació al cànon per utilització de les línies integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, tant en la modalitat A com en la B, que aplicaria a determinades franges horàries disponibles en un tram o diversos trams de la infraestructura ferroviària. Aquesta bonificació s'ha d'establir amb els criteris següents:

- S'han de determinar les franges horàries bonificades. Aquestes franges han de poder abastar una línia o un tram de línia o bé determinar-se com un conjunt de franges horàries que n'abastin una línia o un tram de la línia mateixa, diverses línies o trams de les línies mateixes o una àrea geogràfica determinada mitjançant trams de línies ferroviàries.
- S'ha de determinar l'interval temporal dins el període de vigència de l'horari de servei durant el qual la bonificació vigent ha d'estar present.
- S'ha de relacionar el trànsit a les franges bonificades amb la bonificació establerta per al cànon. El trànsit es pot determinar mitjançant els trens-quilòmetre, el nombre de freqüències, el nombre de passatgers o el nombre de passatgers-quilòmetre. Es poden establir bonificacions diferents dins del mateix interval temporal i per a diferents volums de trànsit.
- Una vegada que s'ha publicat la bonificació, les empreses ferroviàries podran presentar el volum de trànsit que es comprometen a fer en el període determinat per l'administrador.
- En funció del volum del trànsit s'ha de determinar el cànon total del període temporal a abonar per l'operador, tot aplicant la bonificació que li correspon.
- L'operador haurà d'abonar mensualment el cànon resultant del període complet durant el termini de vigència de la bonificació en parts iguals.
- Únicament serà objecte de devolució la part del cànon corresponent als trànsits no realitzats per sota del trànsit compromès per l'empresa ferroviària, quan aquesta baixada de trànsit no sigui imputable a l'empresa ferroviària.
- L'administrador pot establir que, si l'empresa ferroviària fa trànsits superiors al trànsit compromès, aquests trànsits siguin bonificats amb un percentatge de la bonificació prevista.

Les bonificacions aplicables són les que figuren al reglament de determinació dels cànon ferroviaris aprovat pel consell d'administració de l'administrador d'infraestructures, que s'ha de publicar al "Boletín Oficial del Estado".

Les bonificacions que recullen els epígrafs 1r, 2n i 3r d'aquest apartat, s'han d'aplicar de manera similar a serveis similars i de manera no discriminatòria en qualsevol empresa ferroviària.

BONIFICACIONS PER ÚS DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

Les bonificacions per ús d'instal·lacions de servei es recullen al Capítol 7. Instal·lacions de Servei.

5.8 Sistema d'Incentius (Performance Scheme)

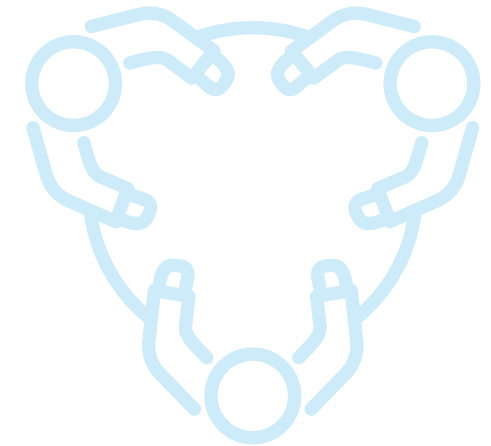
De conformitat amb l'art. 96 de la LSF, el sistema de cànon ha d'incentivar les empreses ferroviàries i l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias a reduir al mínim les pertorbacions i a millorar el funcionament de la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Els principis bàsics d'aquest sistema d'incentius s'han d'aplicar a tota la xarxa.

L'11 de febrer de 2015 es va publicar al BOE l'Ordre FOM 189/2015 (actualitzada per l'Ordre FOM 642/2018, de 13 de juny), per la qual es desenvolupen els principis bàsics d'aplicació d'incentius en el sistema dels cànon per utilització de les infraestructures ferroviàries.

El sistema d'incentius ha de garantir el tracte no discriminatori, la transparència, l'objectivitat basada en fets i esdeveniments que es poden quantificar, constatar i verificar; conseqüentment ha de ser un sistema veraç, fiable i auditable, que garanteixi la integritat de totes les dades del sistema, alhora que es comparteix la informació operativa entre l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i l'EF.

Aquest sistema inclou la imposició de penalitzacions (malus) per accions que pertorbin el funcionament de la xarxa, la concessió de compensacions (bonus) a les entitats que les pateixin, i la concessió de primes a les que obtinguin resultats millors del previst.

De conformitat amb les indicacions, Adif va acordar amb les empreses ferroviàries i els candidats els paràmetres principals del sistema d'incentius (PPSI); i, en compliment de l'Ordre FOM esmentada, s'indiquen a continuació els valors següents:



TAULA 1. INDICADORS P.P.S.I. PER A TRENS PER PRODUCTES

PRODUCTE	MARGE DE PUNTUALITAT	OBSERVACIONS
Llarga Distància AV	15'	
Mitja Distància AV	15'	
Llarga Distància NO AV	30'	
Mitja Distància NO AV	30'	
Rodalies	20'	
Mercaderie	100'	Amb el paràmetre d'oferta ajustada i retard net

Comité de Seguimiento del Sistema de Incentivos.

El Comitè de Seguiment d'incentius, tal com prescriu l'OM FOM/189/2015, està format per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i les empreses ferroviàries, amb la participació de la CNMC. El 2018 es va constituir; i totes les empreses que operaven a la RFIG hi van quedar incorporades a final d'aquell any. Des d'aleshores, les noves empreses que comencen a operar a la RFIG s'incorporen automàticament a aquest comitè

Per a cada circulació, l'administrador d'infraestructures ha de determinar el retard d'arribada a destinació, en funció de les dades següents:

- TRENS DE VIATGERS.- Si el retard a l'arribada (RLL) de cada tren supera l'indicador de PPSI (Ip), es considerarà Tren impuntual:

$$RLL > Ip = \text{Tren impuntual}$$

La diferència, mesurada en minuts, entre el retard a l'arribada (RLL) i l'indicador de PPSI (Ip) determina el Retard Computable (Rc):

$$Rc = RLL - Ip$$

- TRENS DE MERCADERIES.- Si el Retard net (Rn) de cada tren supera l'indicador de PPSI (Ip), s'ha de considerar Tren impuntual.

$$Rn > Ip = \text{Tren impuntual}$$

La diferència, mesurada en minuts, entre el Retard net (Rn) i l'indicador de PPSI (Ip) determina el Retard Computable (Rc):

$$Rc = Rn - Ip$$

Taula 2.- Els trens suprimits han de ser, en general, impuntuals a efectes del sistema d'incentius. Per determinar l'indicador del Retard computable per als trens suprimits, s'ha de considerar com si haguessin arribat a destinació amb un Retard computable equivalent a:

INDICADOR COMPUTABLE PER A TRENS SUPRIMITS		
PRODUCTE	MINUTS VALOR DE RETARD	OBSERVACIONS
Llarga Distància AV	30'	
Mitja Distància AV	30'	
Llarga Distància	40'	
Mitja Distància	40'	
Rodalies	20'	
Mercaderies	90'	No s'han de considerar els trens suprimits per les EF en origen, ni la modificació de la destinació planificada

El valor unitari (V) de cada minut de retard imputable per a la Fase 2 ha de ser el següent:

	MATEIX TREN (BONUS PER A ADIF)	TRENS D'AV D'UN ALTRE	ALTRES TRENS D'UN ALTRE
Retard causat per Adif	-	10 €/min	1 €/min
Retard causat per tren AV	10 €/min	10 €/min	1 €/min
Retard causat per tren que no és d'AV	1 €/min	1 €/min	1 €/min

Avaluació del Programa d'incentius

A fi d'aconseguir un nivell adequat de resultats, d'analitzar-ne la implantació enriquint-lo amb l'experiència del sistema ferroviari, l'administrador d'infraestructura ferroviària ha desenvolupat el sistema d'incentius de forma progressiva, i és aplicable en les fases següents:

FASE 1.- Implantada el 2018, la va aplicar exclusivament als trens de viatgers d'Alta Velocitat.

FASE 2.- Implantada el 2019, va estendre l'aplicació del sistema al conjunt de trens que circulen per la RFIG, a excepció dels trens de Rodalies.

FASE 3.- El 1r de gener de 2024 ha entrat en funcionament un nou sistema de mesura i control de la puntualitat per als serveis de Rodalia. S'han implantat criteris que són més acords amb els estàndards europeus actuals i més propers a la visió del viatger que utilitza aquests serveis. Sobre la base d'aquests nous criteris s'han iniciat els treballs per incorporar la rodalia al Sistema d'Incentius, amb horitzó d'implantació el 1r de gener del 2026..

Taula amb el sistema d'incentius

SISTEMA D'INCENTIUS. BALANÇ 31/12/2024 (XIFRES EN MINUTS)			
EMPRESA FERROVIÀRIA	BONUS	MALUS	SALDO
Empresa Ferroviària 1	9.526,23	7.784,13	1.742,10
Empresa Ferroviària 2	5.205,18	9.310,69	-4.105,50
Empresa Ferroviària 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 D'INCENTIUS. BALANÇ 31/12/2024 (XIFRES EN EUROS)	
EMPRESA FERROVIÀRIA	EUROS
Empresa Ferroviària 1	17.421,02
Empresa Ferroviària 2	-41.055,02
Empresa Ferroviària 3	-456.635,54
TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS	-480.269,53
ADMINISTRADOR	SALDO
ADIF-Alta Velocidad	480.269,53

Resum de la informació relativa a la desagregació per tipologies de retard.

SISTEMES D'INCENTIUS PER A GRUPS		ACUMULAT (GENER-DESEMBRE 2024)			
		TRENS		MINUTS	
		TOTAL	%	TOTAL	%
A.3	Errors en el procediment de les operacions.	54,20	0,82%	596,52	0,42%
A.6	Altres causes.	11,74	0,18%	95,51	0,07%
B.1	Instal·lacions de senyalització.	1.445,99	21,77%	31.999,66	22,68%
B.3	Instal·lacions de telecomunicacions.	20,13	0,30%	432,22	0,31%
B.4	Equip de subministrament de corrent.	162,21	2,44%	5.589,93	3,96%
B.5	Via.	25,31	0,38%	216,29	0,15%
B.8	Altres causes.	15,52	0,23%	200,53	0,14%
C.1	Treballs de construcció planificats.	49,09	0,74%	547,47	0,39%
C.2	Irregularitats en l'execució dels treballs de construcció.	170,49	2,57%	3.335,98	2,36%
C.3	Restriccions de la velocitat a causa de vies defectuoses.	94,35	1,42%	817,04	0,58%
C.4	Altres causes.	8,03	0,12%	105,36	0,07%
ADIF		2.057,05		43.936,52	
E.1	Excés del temps de parada.	337,10	5,07%	3.043,19	2,16%
E.2	Sol·licitud de l'empresa ferroviària.	1.006,81	15,16%	21.256,36	15,06%
E.5	Preparació 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	Planificació/replanificació del registre.	1,80	0,03%	9,45	0,01%
F.2	Formació del tren per a l'empresa ferroviària.	1.146,78	17,26%	21.626,20	15,32%
F.5	Problemes que afectin els cotxes (transport de viatgers).	1.850,69	27,86%	46.247,59	32,77%
F.6	Personal.	147,67	2,22%	2.847,63	2,02%
EMPRESA FERROVIÀRIA		4.585,74		97.181,27	
TOTAL GENERAL		6.642,79		141.117,78	



5.9. Actualització o Modificació de les Taxes, Cànon i Preus

TAXES I CÀNONS

La Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, ha introduït modificacions al capítol II, Cànon ferroviari i preus derivats de la utilització d'infraestructura ferroviària i instal·lacions de servei.

La LSF determina que els administradors generals d'infraestructures ferroviàries tenen, entre d'altres funcions, les de determinació, revisió i cobrament dels cànon per utilització de les infraestructures ferroviàries, d'acord amb el règim legal i reglamentari d'aplicació.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries han d'adoptar una disposició per a la fixació de les quanties del sistema de cànon, que ha de rebre el nom de Reglament de determinació dels cànon ferroviaris.

Aquesta disposició serà aprovada pel consell d'administració i per mitjà seu es durà a terme una revisió, amb caràcter anual, de la quantia dels cànon, addicions, recàrrecs i altres elements del sistema de cànon.

Excepcionalment, i sempre que variïn les condicions del mercat, de manera objectiva i demostrable, la revisió es podrà fer abans de concloure el període d'un any.

A la part expositiva del Reglament de determinació dels cànon ferroviaris caldrà justificar-ne l'adequació als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència, eficiència, rendibilitat social i sostenibilitat mediambiental.

Per a l'aprovació d'aquesta disposició, que es farà sobre la base dels principis que recull l'apartat anterior, s'ha d'aplicar el procediment següent:

La proposta de modificació anual o revisió excepcional de les quanties resultants del que estableixen els articles 97 i 98 l'ha d'elaborar l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, i també la memòria economico-financera corresponent.

Aquesta memòria es pronunciarà sobre el cost o valor del recurs o activitat de què es tracti, sobre la base del que estableix la Legislació de la Unió Europea i la justificació de la quantia proposada. Els costos utilitzats per als càlculs es basaran en els pagaments efectuats o previstos.

Igualment, la memòria inclourà una breu referència a l'impacte econòmic i pressupostari, al contingut, oportunitat de la disposició que es pretén aprovar i les alternatives previstes, a la justificació en aquest article i a la distribució de competències.

Aquesta proposta establirà els valors concrets dels paràmetres del sistema de cànon i s'ha de publicar al lloc web de l'administrador d'infraestructures, a fi de donar audiència, durant un termini no ampliable de quinze dies naturals, als ciutadans afectats, i obtenir les aportacions addicionals que altres persones o entitats puguin fer.



Durant aquest mateix termini, la proposta s'ha de consultar amb els obligats al pagament dels cànon, d'acord amb els articles 97.2 i 98.2, de la Llei 38/2015 i amb les comunitats autònomes, que poden remetre el corresponent informe abans que concloguin els quinze dies esmentats.

Per acabar, la versió final de la proposta s'ha de sotmetre a informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, que ha de supervisar que el que hi ha establert es respecta, en el marc previst per la Legislació de la Unió Europea i en la Llei del Sector Ferroviari.

Els valors obtinguts després del procediment assenyalat a l'apartat anterior s'han d'aprovar pels administradors d'infraestructures ferroviàries en el Reglament de determinació dels cànon ferroviaris corresponent.

Una vegada aprovat aquest Reglament, s'ha de publicar al "Boletín Oficial del Estado", se n'han d'incloure els valors a la Declaració sobre la xarxa, d'acord amb el que estableixen l'article 32 i l'annex III de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari.

En qualsevol cas, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència pot exercir les competències que la seva llei de creació preveu per supervisar la quantia dels cànon.

El programa d'activitat dels administradors generals d'infraestructura previst a l'article 25.4 de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari, ha de contenir una previsió de les actualitzacions dels cànon durant el període de vigència del programa esmentat. La proposta de modificació o actualització indicada a l'apartat 1 d'aquest article es fonamentarà en aquesta proposta, de manera que les quanties no es podran incrementar individualment en més d'un cinc per cent respecte de les indicades al programa d'activitat, excepte per causes excepcionals que s'hauran de justificar a la memòria economicofinancera corresponent en aquest exercici.

PREUS PER LA PRESTACIÓ DE SERVEIS BÀSICS, COMPLEMENTARIS I AUXILIARS

La prestació dels Serveis ferroviaris Bàsics (excepte els regulats per l'Article 98 de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari), Complementaris i Auxiliars, està subjecta al pagament de preus que tenen el caràcter de privats.

Els explotadors d'instal·lacions de serveis han d'aprovar i publicar els preus per la prestació dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars.

L'establiment i l'aplicació dels preus s'han de regir sempre pels principis d'objectivitat, transparència, igualtat d'accés i no-discriminació a les Empreses Ferroviàries i Candidats.

Els preus aprovats per la prestació del servei bàsic de Manipulació d'Unitats de Transport Intermodal (UTI) s'han de considerar preus màxims de referència, i han de permetre descomptes o incentius sobre els preus mateixos en instal·lacions concretes, per a determinats serveis i sota unes condicions d'aplicació prèviament establertes, tot buscant l'explotació de les instal·lacions en condicions satisfactòries de qualitat, competitivitat i permanència.

Per fer-ho, s'han d'establir criteris objectius que justifiquin aquestes minoraions sobre els preus màxims, en funció de paràmetres i condicions d'aplicació degudament explicitades i, quan calgui, s'han d'establir acords específics. A fi que els clients de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias puguin conèixer amb prou antelació a la sol·licitud del servei, l'existència de preus reduïts i les condicions objectives necessàries per aplicar-los, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias inclourà aquesta informació a la seva pàgina web, <https://www.adifaltavelocidad.es/> i en les actualitzacions de la Declaració sobre la Xarxa successives.

En les condicions d'aplicació esmentades s'ha d'indicar la Terminal de Transport de Mercaderies (o conjunt d'aquestes) i el servei concret objecte del descompte. De la mateixa manera s'han de fixar, almenys, els mecanismes d'ajustament del preu, el període de vigència i els compromisos que han de complir els beneficiaris.

Els descomptes/incentius sobre els preus s'han d'aplicar de manera objectiva, transparent i no discriminatòria, amb garantia de la igualtat de tracte a tots els clients que compleixin les condicions d'aplicació.

Els preus dels serveis prestats per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se li abonaran, i es faran servir per finançar-ne l'activitat, tendint a garantir l'equilibri financer.

La política de preus tendirà a crear una dinàmica que afavoreixi la contenció de les despeses d'explotació, tot adequant les inversions als requeriments reals de la demanda i, evitant sobrecapacitats o problemes de congestió.

5.10. Forma de Pagament de les Taxes, Cànon i Preus

LIQUIDACIÓ DE TAXES I CÀNONS

Taxa per la utilització o aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari, Art. 93 LSF. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de liquidar aquesta taxa per anys naturals, amb l'excepció de les meritacions per períodes inferiors a l'any natural, que ho seran per aquesta fracció d'any.

Les notificacions de les liquidacions de la taxa s'han de practicar preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat resulti obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des que es produeixi la notificació, mitjançant transferència bancària al compte de l'entitat de crèdit que presti el servei de caixa a aquesta administració, i que ha de venir indicada a la liquidació. Es considera que s'ha fet el pagament en la data en què hagi entrat l'import corresponent al compte indicat en els termes de l'article 37 del Reglament General de Recaptació.

El període executiu de recaptació comença l'endemà del venciment del termini indicat anteriorment. Es meriten amb l'inici del període esmentat els recàrrecs del període executiu (d'acord amb el que estableixen la Llei General Tributària i la Llei General Pressupostària).

Pel que fa als Cànon Ferroviaris, les modalitats descrites poden ser objecte de liquidació de forma individualitzada o conjunta, en els termes previstos a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

Les notificacions de les liquidacions dels cànon ferroviaris es faran preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat resulti obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des que es produeixi la notificació, mitjançant transferència bancària al compte de l'entitat de crèdit que presti el servei de caixa a aquesta administració, i que ha de venir indicada a la liquidació. Es considera que s'ha fet el pagament en la data en què hagi entrat l'import corresponent al compte indicat en els termes de l'article 37 del Reglament general de recaptació.

El període executiu de recaptació comença l'endemà del venciment del termini indicat anteriorment. Es meriten amb l'inici del període esmentat els recàrrecs del període executiu (d'acord amb el que estableixen la Llei general tributària i la Llei general pressupostària).

FACTURACIÓ DE PREUS PER LA PRESTACIÓ DE SERVEIS BÀSICS, COMPLEMENTARIS I AUXILIARS

Les contraprestacions econòmiques seran exigibles des que se sol·liciti la prestació del servei, la realització de l'activitat o la utilització de què es tracti, i s'han de fer efectives en les condicions que s'estableixin en el moment de la fixació o actualització.

El subjecte obligat al pagament dels preus és l'Empresa Ferroviària o un altre candidat que hagi sol·licitat els serveis a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

L'acció per exigir el pagament dels preus per serveis prestats directament per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias prescriu al cap de cinc anys a partir de la prestació del servei.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot suspendre la prestació del servei en el supòsit d'impagament de les quanties corresponents, prèvia comunicació expressa adreçada a l'obligat al pagament.

La suspensió del servei s'ha de mantenir mentre no es pagui o es garanteixi suficientment el deute. Igualment, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot sol·licitar dipòsits, avals, pagaments a compte o qualsevol altra garantia suficient per cobrar l'import dels preus pels serveis que presti.

Correspon a la jurisdicció ordinària la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus, sense que siguin aplicables a aquest efecte els procediments d'exacció executiva previstos per als casos d'impagament en el Reglament General de Recaptació, aprovat per Reial Decret 939/2005, de 29 de juliol, i sense perjudici de les competències que corresponguin en les matèries referides a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, de conformitat amb el que estableix la Llei 3/2013, de 4 de juny.



6

OPERACIÓ I GESTIÓ DEL TRÀNSIT

6.1. Introducció

6.2. Normes Operatives

6.3. Mesures Operatives

6.4. Aplicacions Informàtiques via web de RNE

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA_2025_V.1 (ED 10/12/2024)

ÍNDEX

6.3.1. PRINCIPIIS	197
6.3.2. REGLAMENT DE FUNCIONAMENT	197
6.3.3. PERTORBACIONS DEL TRÀNSIT	198



6.1. Introducció

En aquesta secció s'indiquen les normes relatives a les obligacions que l'empresa ferroviària o candidat i l'administrador d'infraestructures han de complir per a les operacions de tren i de maniobres.

D'altra banda, l'explotació dels serveis ferroviaris requereix una coordinació adequada de les informacions que tant l'administrador d'infraestructures com els candidats i les empreses ferroviàries que els presten servei generen.

A l'annex K es detallen les condicions generals d'utilització dels serveis d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats; i, igualment, es determina la informació que els candidats han de proporcionar a l'administrador d'infraestructures per poder dur a terme adequadament les seves funcions.

6.2. Normes Operatives

El Reglament de Circulació Ferroviària, RCF, estableix les regles operatives generals perquè la circulació dels trens i de les maniobres es faci de manera segura, eficient i puntual, tant en condicions d'explotació normal com degradada; inclosa la recuperació efectiva després d'una interrupció del servei. Així mateix, el document proporciona un marc regulador únic dels processos operatius en què hi hagi una interfície directa entre l'administrador d'infraestructura (AI) i l'Empresa Ferroviària (EF), tot unificant els criteris d'operació dels diferents AI en els diferents amplexes de la Xarxa.

De conformitat amb el que disposa l'article 5 del R.D. 929/2020, a la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General li són aplicables el Reglament de Circulació Ferroviària aprovat pel Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que en matèria de seguretat aprovi el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i, també, les disposicions de desenvolupament previstes en el Reglament de Circulació Ferroviària.

Així mateix, tot el personal que faci funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General està obligat a conèixer, per la seva banda, el Reglament de Circulació Ferroviària i la resta de normativa de seguretat ferroviària; i, també, les parts dels sistemes de gestió de seguretat i normes internes de les seves entitats que els corresponguin, per poder aplicar-los a l'exercici de les seves funcions (vegeu el capítol 7 (7.3.1). Condicions d'ús de les instal·lacions.

D'acord amb l'article 4.2 del RD 929/2020 "Les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures són responsables de l'explotació segura del sistema ferroviari i del control de riscos relacionat amb aquest, cadascun respecte de la part del sistema que el competeixi", la responsabilitat de l'explotació segura del sistema ferroviari i del control de riscos associat correspon a l'Administrador de Infraestructuras i a les EF. Per això estan obligats a definir i aplicar les mesures necessàries de control de riscos i, si escau, a cooperar mútuament. En conseqüència, **els Sistemes de Gestió de la Seguretat (SGS)** dels AI i de les EF han d'establir les regles internes, de conformitat amb la normativa vigent, i els procediments necessaris per assegurar el compliment del que estipulen aquest Reglament i la resta de la normativa de seguretat nacional i europea, inclosos els Mètodes Comuns de Seguretat i l'ETI d'Explotació i Gestió del Trànsit.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries disposa en el seu Sistema de Gestió de la Seguretat (SGS) d'un conjunt de normes i disposicions fonamentals necessàries per a la circulació dels trens i les maniobres, de manera segura i eficient. El personal que intervingui en la realització de tasques relacionades amb la circulació té l'obligació de conèixer-les, en la part que els afecti, per poder aplicar-les a l'exercici de les seves funcions.

Quan el personal que intervingui en les tasques relacionades amb la circulació sigui extern a l'administrador d'infraestructures, però exerceixi activitats per a l'administrador d'infraestructures o bé presti serveis a tercers en instal·lacions de servei titularitat de l'Administrador de Infraestructuras (empreses ferroviàries, empreses prestadores de serveis a les empreses ferroviàries...), se'ls ha de facilitar la documentació i la informació necessàries que els afecti del SGS de l'Administrador de Infraestructuras.

Els Corredors Ferroviaris de Mercaderies, Atlàntic i Mediterrani, es regeixen per la normativa de circulació que reguli el trànsit en cadascuna de les línies dels corredors esmentats.

El Reglament de Circulació Ferroviària. RCF en vigor, i també la resta de les seves normes complementàries, està disponible al lloc web de l'AESF www.seguridadferroviaria.es

Al capítol 7 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa es detallen, a l'apartat 7.3.1, les condicions d'accés a les instal·lacions de servei, i s'hi indiquen els principis generals que s'han de tenir en compte; entre d'altres, s'esmenten tant les obligacions del titular de la instal·lació com les obligacions de l'EF; la necessitat de coordinar tant per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias com per les empreses ferroviàries els procediments dels sistemes de gestió de seguretat, SGS, que han de regir les condicions dels serveis prestats o rebuts.

Així mateix, el titular de la instal·lació facilitarà a les empreses ferroviàries la relació del personal habilitat, i també els programes formatius que van servir de base per atorgar les habilitacions. També és obligació de l'EF habilitar el personal que ha de prestar els serveis en una instal·lació de servei.

En relació amb la Seguretat Ferroviària, a continuació es detallen alguns criteris i condicions que són aplicables:

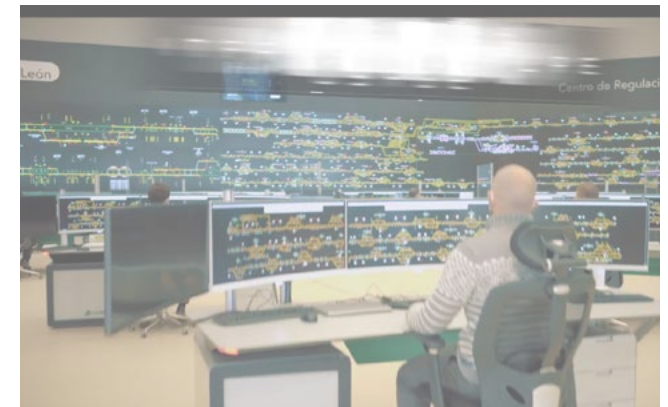
CRITERIS GENERALS

El material rodant ferroviari ha d'estar degudament homologat per circular, i el personal que intervé en els processos de circulació ha de tenir l'autorització professional que correspongui, d'acord amb la normativa aplicable a cada moment, tenint en compte que les obligacions i operacions d'estacionament, immobilització del material rodant dipositat en la instal·lació de servei, la formació del tren, i també la senyalització, composició i frenada, i la disposició de la càrrega als vagons, són responsabilitat de l'empresa ferroviària (EF) o, si cal, de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en el cas de la posada en circulació de trens inherents a l'activitat mateixa.

CONDICIONS OPERATIVES

La facultat per dirigir la circulació de trens i maniobres correspon al Responsable de Circulació de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, i pot ser auxiliat en els processos de circulació pel personal de l'EF o del mateix Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que disposi de l'autorització professional corresponent.

El personal ha de fer, sota les ordres del Responsable de Circulació, determinades tasques quan aquest els ho ordeni, com ara l'accionament d'agulles i de barreres dels passos a nivell, realització de maniobres i altres tasques complementàries. Per això, han de disposar de la dotació d'estris de servei i els mitjans de comunicació que la reglamentació estableixi per garantir la transmissió adequada de les ordres i les informacions en els processos de circulació.



Ha de ser responsabilitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias l'accionament dels desviaments d'itineraris que es fan íntegrament des del quadre de l'enclavament que té a càrrec seu. Ha de ser responsabilitat del client usuari de la instal·lació de servei l'accionament dels desviaments que, accionats manualment o elèctricament, es fan a peu.

Per això, el personal que faci els serveis relacionats amb Seguretat en la circulació haurà d'adquirir el coneixement del que estableixen les Consignes i la resta de documentació reglamentària que l'administrador d'infraestructures publiqui, en relació amb les instal·lacions de seguretat que hagi de fer servir i amb el tipus d'operació a fer en l'àmbit operacional de la instal·lació de servei i de la dependència que es tracti, amb subjecció a les inspeccions de seguretat i investigació d'accidents que l'administrador d'infraestructures ferroviàries faci. En qualsevol cas, un cop el tren estigui format, correspon a l'EF, sota la seva responsabilitat, la posada en circulació del tren davant l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

De conformitat amb la disposició addicional dissetena de la Llei del Sector Ferroviari, es consideren seccions frontereres les infraestructures ferroviàries incloses a la RFIG situades a les fronteres amb França i Portugal. Aquestes seccions, i també les condicions operatives que les regulen, es descriuen a l'apartat 2.2.2, capítol 2. Reglamentàriament, es poden establir, a fi de facilitar el trànsit ferroviari transfronterer, excepcions a la normativa aplicable a la resta de la RFIG sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, que seran aplicables a la secció fronterera per a les circulacions que tinguin origen o destinació a l'estació de la RFIG que delimita la secció fronterera.



IDIOMA

Totes les comunicacions en matèria de seguretat a la circulació (ordres, circulars, comunicacions i consignes, etc.) en l'àmbit de la xarxa que l'administrador d'infraestructures gestiona s'han de fer en castellà, de conformitat amb no el Artículo 5.6 del que el Reial decret 929/2020 decreta. En aquest sentit, i de conformitat amb el que les directives de la Unió Europea preveuen, i també les normes de circulació, a les comunicacions relacionades amb la seguretat a la circulació, el personal ferroviari que hagi de relacionar-se amb l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'entendre perfectament el castellà i fer servir aquest idioma amb correcció per comunicar-se.

EXENCIÓN LINGÜÍSTICA EN SECCIONES FRONTERIZAS

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

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

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

NORMATIVA BÀSICA DE CIRCULACIÓ

De conformitat amb l'Article 5 del R.D. 929/2020, a la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General li són aplicables el Reglament de Circulació Ferroviària aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que en matèria de seguretat aprovi el Ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i, també, les disposicions de desenvolupament que el Reglament de Circulació Ferroviària preveu.

Per disposar d'aquesta informació actualitzada, consulteu el web de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (AESF): <https://www.seguridadferroviaria.es>

NORMATIVA COMPLEMENTÀRIA AL RCF

Per tal de determinar amb precisió les condicions d'operació de la infraestructura ferroviària, l'AESF, els AI i les EF poden elaborar documentació reglamentària que de forma complementària al RCF permeti:

- Fixar criteris que en facilitin l'aplicació.
- Adaptar-ne l'aplicació a casos concrets.
- Identificar i reduir els riscos, tot minimitzant-ne les conseqüències.

D'acord amb aquests criteris, la documentació reglamentària bàsica, complementària al reglament de circulació ferroviària, elaborada per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ha d'estar formada, principalment, pels documents següents:

- Consignes.
- Avisos.
- Horaris dels trens.

La documentació reglamentària de circulació, actualitzada a cada moment, que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias publica, està disponible a través de l'aplicació informàtica **RGD (Registre General de Documents Reglamentaris)**.

S'ha de tenir en compte, com a documentació de referència, la resta de normativa legal o reglamentària que sigui aplicable.

La normativa nacional i europea aplicable en matèria de seguretat i interoperabilitat ferroviàries s'ha de consultar al lloc web oficial de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (AESF):

- Normativa nacional: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria>.
- Normativa europea: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad>

6.3. Mesures Operatives

6.3.1. PRINCIPIS

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de controlar el trànsit amb l'objectiu que la circulació real de trens s'ajusti al màxim a les capacitats assignades.

Per dur a terme amb eficàcia aquesta tasca, les EF tenen l'obligació de facilitar a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tota la informació que se'ls requereixi, dins el termini i en la forma escaient, prèviament a la sortida del tren i durant el recorregut. Si les característiques tècniques del tren no coincideixen amb les que figuraven a la sol·licitud per a la qual es va obtenir capacitat, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot adoptar les mesures de desregulació oportunes i, fins i tot, impedir-ne la circulació.

Als Plans de Contingència de les EF, i en concret a l'Annex 1, s'identifiquen les persones o els ens autoritzats capaços de prendre ràpidament decisions operatives, en particular pel que fa a les operacions i les interrupcions de trànsit.

6.3.2. REGLAMENT DE FUNCIONAMENT

CRITERIS PER AL CONTROL DEL TRÀNSIT

El control de trànsit s'haurà de fonamentar en principis transparents i no discriminatoris. Atès que el seu objectiu primordial és garantir la màxima puntualitat segons la capacitat assignada, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot aplicar, quan ho consideri oportú, els criteris de regulació següents:

- Preferència dels trens amb reserva de capacitat (solcs regulars i ocasionals) davant dels trens que no tinguin reserva de capacitat (solcs immediats).
- Preferència dels trens que circulen pel seu solc davant els que circulen endarrerits, amb l'objectiu de minimitzar la propagació de retards a la malla (contaminació de la malla).
- Preferència, en cas de produir-se pertorbacions en el trànsit ferroviari degudes a fallades tècniques, accidents o qualsevol altra incidència. En aquest cas, s'adoptaran les mesures oportunes per restablir la situació de normalitat, com estableix l'Art. 37 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

6.3.3. PERTORBACIONS DEL TRÀNSIT

A les normes aplicables per al control del trànsit, s'assenyala que la puntualitat no és responsabilitat exclusiva de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Les EF tenen un paper molt important a exercir per aconseguir que els trens (propis o d'altres EF) circulin sense retard. Per aquest motiu, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de promoure la subscripció de convenis de qualitat concertada amb les diferents EF, en els quals es poden establir objectius de qualitat del servei i compromisos d'actuacions per aconseguir-los.

D'acord amb l'Art. 37 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i l'Art. 6.1 i 6.2 del RD 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, quan es produeixi una pertorbació al trànsit ferroviari deguda a una fallada tècnica, un accident o qualsevol altra incidència, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adoptar totes les mesures oportunes per restablir el servei. Les empreses ferroviàries estan obligades a posar a disposició de l'Administrador de Infraestructuras els recursos que aquest reclami i prestar-li la col·laboració que els sigui requerida. Per la utilització dels recursos esmentats, s'ha de satisfer a les EF que no hagin estat les causants de la pertorbació en el trànsit ferroviari la contraprestació corresponent, que es calcularà d'acord amb el que estableix la corresponent Ordre del Ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, llevat que hi hagi acord previ entre les parts afectades. En el seu desenvolupament, aquesta Ordre ministerial ha de ser informada per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

L'entitat pública empresarial administrador d'infraestructures disposa d'un "**Pla de Contingències**" que té l'aprovació del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. El Pla de Contingències és el conjunt de procediments alternatius a l'operativa habitual, la finalitat dels quals és permetre'n el funcionament, encara que alguna de les seves funcions o instal·lacions deixi de funcionar per culpa d'un incident, tant intern com aliè a l'organització; i té com a missió crear un pla general d'actuació per ordenar i resoldre qualsevol contingència que pertorbi el normal desenvolupament del trànsit ferroviari, des dels àmbits preventiu, predictiu o correctiu. Conté, entre d'altres, el marc general d'actuació, els criteris de la prioritat en la regulació del trànsit en cas de contingències, les actuacions recomanades, els plans d'avís als òrgans de l'administrador d'infraestructures i els organismes de les Administracions Públiques, els mapes de risc, juntament amb altres plans i protocols que complementen i desenvolupen aquest Pla de Contingències.

Els criteris de Prioritat en la Regulació del Trànsit en supòsits de Contingències es recullen a l'annex I del "Pla de Contingències de l'Administrador d'infraestructures" i es fonamenten en els principis següents:

- **Principi de tracte no discriminatori:** Per evitar el tracte no discriminatori per raó de pertinença a una EF, els criteris de prioritat es defineixen en funció de les circumstàncies que fan que un tren ocupi una posició preferent, en cada supòsit de fet, deslligat del titular de la llicència. Posició preferent que pot ocupar indistintament cadascuna de les EF en cadascuna de les contingències.
- **Principi de jerarquia:** El CGRH24, com a superior jeràrquic dels PM, pot alterar en qualsevol moment aquest ordre, motivadament i per causes justificades degudament.
- **Principi de publicitat:** Aquests criteris s'han de donar a conèixer als intervinents del procés de la regulació dels trens (EFs, altres candidats, etc.). Així mateix, quan aquests criteris no se segueixin per alguna circumstància s'ha de donar a conèixer a través de la confecció de la fitxa d'incidències.
- **Principi d'objectivitat:** La presa de decisions ha d'estar fonamentada en dades objectives i que estiguin en poder del CGRH24 i els PM en el moment de la decisió.
- **Principi d'objectivitat:** L'objectiu de la regulació del trànsit és aconseguir que tots els trens arribin a la seva destinació a l'hora fixada en el Pla de transport, o dins el marge de puntualitat establert. Per això s'ha de tenir en compte el marge real de regularitat disponible de cada tren en circulació.
- **Principi d'objectivitat:** Les decisions s'han de ponderar d'acord amb les situacions en què es pren i les conseqüències que tenen per a les EF, tot evitant danys forts en unes per evitar un perjudici menor en una altra.

De la mateixa manera que a l'Annex III del Pla de contingències de l'administrador d'infraestructures consten recollits els responsables i telèfons per període temporal de cadascuna de les EF i de l'Administrador d'Infraestructuras amb qui cal contactar en cas de contingència en el desenvolupament de la circulació ferroviària.

Les EF tenen l'obligació de completar el certificat de seguretat, d'acord amb el que exigeix l'article 13.3.I, del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, a establir un Pla de Contingències acordat amb l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Per a més informació sobre aquest assumpte, consulteu el Directori, apartat 1.6.

En virtut del punt 7, de l'Annex VII, de la Decisió Delegada 2017/2075, en el cas dels trens que travessin d'una xarxa a una altra l'arribada de la qual es produeixi amb un retard previsible de no més de deu hores, i, des del 14 de desembre de 2019, de divuit hores, l'administrador d'infraestructures de l'altra xarxa no ha de considerar cancel·lat el solc ferroviari ni ha de demanar que se sol·liciti un altre solc ferroviari, fins i tot si decideix assignar un solc ferroviari diferent, llevat que el candidat comuniqui a l'administrador d'infraestructures que el tren no passarà a l'altra xarxa.

En cas d'urgència, i quan sigui absolutament necessari, a causa d'una inutilització temporal de la infraestructura, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot, sense avís previ, suprimir, desviar o modificar els solcs durant el temps necessari fins a restablir la normalitat del sistema i fer, amb caràcter urgent, les reparacions oportunes; i informar, com més aviat millor, les EF i els Candidats als efectes que consideri oportuns. En aquest cas, ni els Candidats ni les EF tenen dret a exigir cap compensació o indemnització, d'acord amb l'Art. 37 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

De conformitat amb l'Art. 37 LSF i l'Art. 6 R.D. 929/2020, les empreses ferroviàries han d'estar obligades a posar a disposició de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias els recursos que estimi apropiats, i a prestar-li la col·laboració que se'ls requereixi. En tot cas, tant l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias com les EF han d'actuar en coordinació i col·laboració mútues, per assegurar el servei i l'atenció als clients de la manera més eficaç possible.

6.4. Aplicacions Informàtiques

■ ÀMBIT RFIG

DAVINCI

Sistema de control i gestió del trànsit ferroviari en línies d'alta velocitat. El sistema DaVinci constitueix una plataforma d'operació i explotació ferroviària que permet la integració dels diferents sistemes que són necessaris per a la gestió ferroviària. Des d'un punt de vista funcional, aquest sistema integra, entre d'altres, els subsistemes de telecomandament (senyalització, enclavaments, energia, ERTMS, detectors, comunicacions), la planificació de l'explotació, el seguiment de la circulació en temps real, l'encaminament automàtic de trens, l'ajuda a la regulació del trànsit, estadístiques, energia; que comparteixen i intercanvien informació i poden ser controlats des d'un Lloc de Comandament / Centre de Regulació i Control (CRC).

GTRENES

Aplicació per a la gestió de trens quant a les seves composicions i característiques; i, també, quant a les alteracions que pateixin en el recorregut, segons el Pla de transports a períodes inferiors a un dia. Està disponible per a totes les EF, de manera telemàtica, mitjançant protocols de connexió segura.

SITRA

Sistema Integrat de Trànsit. Sistema que permet, entre altres funcions, la determinació dels punts d'encreuament i l'avançament de trens en els processos de regulació i gestió de trànsit de tots els llocs de comandament. També, informa de la situació i el possible retard que puguin registrar els trens en circulació a cada moment, tot possibilitant la informació als viatgers.

AGER

Aplicació per al seguiment del pas per estacions i composicions; aquí, la informació gravada pels operadors s'aboca a GTRENES.

RGD

Aplicació informàtica per a la gestió i la distribució de la documentació reglamentària complementària al Reglament de circulació ferroviària (RCF) que l'administrador d'infraestructures publica. Funciona, a més, com a repositori dels documents esmentats, gestor de comunicacions de publicació dels mateixos i els seus corresponents acusaments de recepció, dirigit a les EF.

ÀMBIT RNE

Charging Information System (CIS)

CIS és una aplicació per oferir informació sobre els cànon de la infraestructura ferroviària destinada a sol·licitants de capacitat, proporcionada pels administradors d'infraestructura i els organismes adjudicadors. Aquesta aplicació web proporciona informació sobre els cànon relacionats amb l'ús d'infraestructures ferroviàries europees, de manera ràpida, i estima el preu de solcs internacionals.

L'accés a CIS és gratuït sense que calgui registrar-s'hi. Hi ha més informació a <http://cis.rne.eu>, se'n pot sol·licitar més a RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

Train Information System (TIS)

TIS és una aplicació web que dona suport a la gestió del trànsit internacional i proporciona informació en temps real dels trens internacionals. Les dades de rellevància són directament obtingudes dels sistemes de l'administrador d'infraestructura. Els administradors d'infraestructures envien les dades a TIS, en què tota la informació procedent dels administradors d'infraestructures es combina per a un recorregut d'un tren des de la sortida o origen fins a la destinació final. D'aquesta manera, un tren es pot monitorar de principi a fi enllà de les fronteres.

Les empreses ferroviàries i els operadors d'instal·lacions de serveis també poden tenir accés al TIS mitjançant la signatura de l'acord d'usuari del TIS amb RNE. En signar aquest acord, l'usuari de TIS accepta que RNE comparteixi informació de trens amb els usuaris de TIS que cooperen. L'usuari de TIS té accés a les dades relatives als seus trens mateixos i als trens d'altres usuaris de TIS, si cooperen en la mateixa circulació de trens (és a dir, l'intercanvi de dades per defecte).

L'accés a TIS és gratuït. Podeu sol·licitar un compte d'usuari a través de RNE TIS Support:

support.tis@rne.eu.

Hi ha més informació a <http://tis.rne.eu>.

International Contingency Management (ICM)

ICM és una aplicació web que versa sobre la gestió internacional de contingències, actualment no és aplicable a l'àmbit de la Xarxa que l'administrador d'infraestructures gestiona.

7

INSTAL·LACIONS DE SERVEI

7.1. Introducció

7.2. Consideracions generals sobre les Instal·lacions de Servei

7.3. Instal·lacions de Servei

ÍNDEX

7.3.1. DISPOSICIONS COMUNS	210
7.3.2. ESTACIONS DE VIATGERS	224
7.3.3. TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES	281
7.3.4. INSTAL·LACIONS DE FORMACIÓ DE TRENS INCLOSES INSTAL·LACIONS PER A MANIOBRES	281
7.3.5. VIES D'APARTAT	281
7.3.6. INSTAL·LACIONS DE MANTENIMENT DE MATERIAL RODANT	285
7.3.7. ALTRES INSTAL·LACIONS TÈCNIQUES (INSTAL·LACIONS PER A MANTENIMENT, NETEJA, I RENTAT, ETC.)	285
7.3.8. INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES I MARÍTIMES	286
7.3.9. INSTAL·LACIONS DE SOCORS	286
7.3.10. INSTAL·LACIONS D'APROVISIONAMENT DE COMBUSTIBLE	287
7.3.11. ALTRES INSTAL·LACIONS FERROVIÀRIES CONNECTADES A LA RFIG (PORTS I CARREGADORS)	287
7.3.12. INSTAL·LACIONS PER A CANVI D'AMPLE I EIXOS	289
7.3.13. TERMINALS DE CÀRREGA INTERMODAL	291
7.3.14. TERMINALS DE CÀRREGA DE MERCADERIA GENERAL (PUNTS DE CÀRREGA)	291
7.3.15. MODELS PER A LA SOL·LICITUD DELS SERVEIS I ANNEXOS	291

7.1. Introducció

A efectes del que disposa l'art. 42.1 de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari, són instal·lacions de servei les següents:

- Les estacions de viatgers, i també els seus edificis i instal·lacions connexes, inclosos els panells d'informació sobre viatges i un emplaçament adequat per a la venda de bitllets.
- Les terminals de càrrega.
- Les estacions de classificació i les instal·lacions de formació de trens, incloses les instal·lacions per a maniobres.
- Les vies d'apartat, incloent-hi les vies ubicades en estacions de viatgers quan es facin servir per a tal fi.
- Les instal·lacions de manteniment, a excepció de les instal·lacions de manteniment pesant dedicades a trens d'alta velocitat o altres tipus de material rodant que requereixin instal·lacions específiques.
- Altres instal·lacions tècniques, incloses les instal·lacions de rentat i neteja.
- Instal·lacions portuàries, marítimes i fluvials vinculades a activitats ferroviàries.
- Instal·lacions de socors.
- Instal·lacions d'aprovisionament de combustible i subministrament de combustible a les instal·lacions esmentades.
- Canviadors d'eixos.

El 23 de novembre de 2017 es va publicar al Diari Oficial de la Unió Europea el Reglament d'execució (UE) 2017/2177, de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

Aquest Reglament estableix normes detallades sobre el procediment i els criteris que s'han de seguir per a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis que s'hi presten, els quals estan recollits als punts 2, 3 i 4 de l'annex II de la Directiva 2012/34/UE, i també els procediments bàsics sobre tramitació i coordinació de sol·licituds i els requisits en matèria de publicació de la informació.

De conformitat amb l'article 4 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, els explotadors d'instal·lacions de servei han d'elaborar una descripció de les instal·lacions de servei i dels serveis de què siguin responsables, que haurà d'incloure la informació que consta a l'article esmentat.

Els explotadors de les instal·lacions de servei han de publicar, de forma gratuïta, la descripció de les instal·lacions de servei a les seves pàgines web, comunicant el link corresponent a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias perquè ho publiqui a la Declaració sobre la Xarxa.

La CNMC, mitjançant Resolució STP/DTPS/118/18, de 23 de gener de 2019, va publicar els principis decisoris comuns per a l'aplicació dels criteris que l'apartat 2 de l'article 2 contempla.

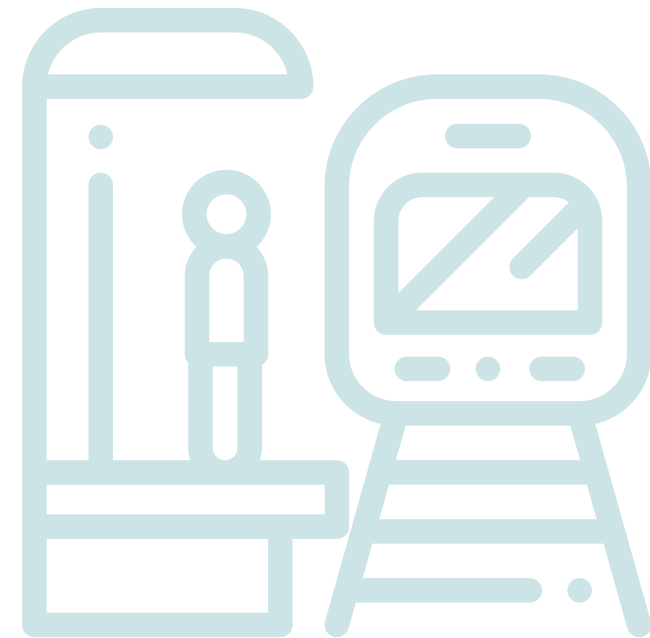
L'accés a les instal·lacions de servei i a la prestació de serveis també està regulat per la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Els administradors d'infraestructures ferroviàries i els altres explotadors de les instal·lacions de servei han de facilitar, de manera no discriminatòria, a totes les empreses ferroviàries i als altres candidats l'accés, inclòs l'accés per via fèrria, a les instal·lacions esmentades i als serveis que s'hi presten.

L'increment de serveis que s'ha produït a la xarxa ferroviària espanyola després de la liberalització del transport de viatgers ha comportat un enorme increment del volum de viatgers transportats, principalment als tres corredors d'acord marc. La previsió d'aquest augment progressiu de serveis ha anat desencadenant les declaracions de congestió de determinades instal·lacions de servei. No obstant això, aquestes declaracions de congestió tenen el seu principal efecte en el procediment d'adjudicació de capacitat de via i no en la gestió de fluxos de viatgers a les terminals i les andanes.

Conseqüentment, i fent ús de les seves competències previstes a l'art 23. 2 apartats p) i q) del Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i l'art 23. 2 apartats p) i q) del Reial Decret 1044/2013, de 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, el President de les Entitats Públiques Empresarials ADIF i ADIF-Alta Velocidad, ha aprovat la següent instrucció:

1. D'acord amb el que estableix l'article 7, apartat 2 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió de 22 de novembre de 2017 relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, durant el procés de confecció de l'horari de servei, el gestor de capacitat haurà de cooperar amb el gestor de la instal·lació de servei i amb la resta de les àrees responsables per verificar si hi ha capacitat suficient a les instal·lacions de servei afectades, que permeti la prestació dels serveis a les estacions amb total seguretat per als usuaris, així com amb els nivells de qualitat establerts. A aquests efectes, es demanarà d'aquestes àrees els informes pertinents, que quedaran incorporats a l'expedient d'adjudicació de capacitat.
2. Si com a resultat d'aquesta comprovació resulta necessari, es limitaran o denegaran noves sol·licituds de capacitat amb l'objectiu de mantenir en tot moment un funcionament segur, adequat i eficient de les instal·lacions a les estacions de viatgers, tal com queda establert a la Declaració sobre la Xarxa.



L'accés a les instal·lacions de servei comporta la pertinent sol·licitud de capacitat a l'explotador, que l'assignarà d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris. Per a cada instal·lació de servei sol·licitada i previ a l'inici de fer-ne ús, el candidat ha de donar la conformitat a les condicions d'ús de la instal·lació, a fi de preservar l'explotació ordenada, eficient i segura de les instal·lacions.

Les sol·licituds de les empreses ferroviàries i dels altres candidats per accedir a les instal·lacions de servei i als serveis prestats, les han de respondre els explotadors en el termini màxim d'1 mes comptador des del dia hàbil següent a què l'explotador rebi la sol·licitud. La sol·licitud formulada ha de ser completa i contenir tota la documentació requerida per l'explotador al document descriptiu de la instal·lació.

El termini anterior és aplicable per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei per a la prestació de tots els serveis (bàsics, complementaris i auxiliars). En el cas de sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei vinculades amb un solc a la infraestructura ferroviària ad hoc, el termini màxim de resposta és de cinc dies laborables des de la recepció.

Només es poden denegar les sol·licituds si hi ha alternatives viables que permetin a les empreses ferroviàries explotar els serveis de transport de viatgers o mercaderies en els mateixos itineraris o en itineraris alternatius, en condicions econòmicament acceptables. Això, tanmateix, no implica l'obligació del responsable de la instal·lació de servei de fer les inversions en recursos o equips que calguin per atendre totes les sol·licituds que es formulin.

7.2. Consideracions Generals sobre les Instal·lacions de Servei

Les condicions d'accés a les instal·lacions de servei connectades a la xarxa de l'administrador d'infraestructures s'especifiquen a les **Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei**, que estan disponibles al web de l'administrador d'infraestructures, com a annex a aquesta DR. Hi ha recollides totes les instal·lacions de servei, tant les de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias com les d'altres explotadors, i s'agrupen segons els tipus d'instal·lacions següents:

- Estacions de viatgers (els requisits generals i les condicions d'accés s'indiquen a l'apartat 7.3.2.5 i, el procediment, a l'apartat 7.3.2.6).
- Estacions de viatgers (rodalies i ample mètric - RAM).
- Terminals de transport de mercaderies (els requisits generals i les condicions d'accés s'indiquen a l'aplicació PISERVI).
- Instal·lacions portuàries, marítimes i fluvials connectades amb activitats ferroviàries.
- Instal·lacions de manteniment.
- Instal·lacions d'ús privat connectades amb RFIG.
- Canviadors d'ample i eixos.

Per facilitar l'accés a la informació de les característiques tècniques de les instal·lacions de servei, l'administrador d'infraestructures ha desenvolupat una aplicació informàtica anomenada PISERVI, portal d'Instal·lacions de Servei, disponible al web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR.

PISERVI permet accedir a la informació de les instal·lacions de servei: terminals de càrrega, estacions de viatgers, instal·lacions de manteniment, carregadors privats, canviadors d'eixos, etc., mitjançant cerques selectives a partir de criteris com ara: ubicació geogràfica, tipus d'instal·lació, tipus de servei, etc., cosa que facilita la planificació dels serveis ferroviaris per part de les empreses ferroviàries i altres operadors logístics.

A més, té un mapa interactiu de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) amb capacitat de combinar diferents criteris de cerca. En aquest cas, les instal·lacions resultat de les cerques s'han de representar sobre el visor de mapes i se'n pot seleccionar i visualitzar la Fitxa Descriptiva.

[Accés a PISERVI](#) 

Els requisits generals i les condicions d'accés a les estacions de viatgers s'indiquen a l'apartat 7.3.2.5 i, el procediment, a l'apartat 7.3.2.6.

El Catàleg de l'Oferta de Capacitat a les Instal·lacions de Servei corresponent a les vies que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias posa a la disposició de les EF agrupa les instal·lacions d'acord amb la seva funcionalitat, en descriu les característiques, en detalla, entre altres dades, el codi de l'estació i, en el cas d'estacions de transport de viatgers, la categoria en què està classificada. Aquest catàleg està disponible com a annex en aquesta DR i s'actualitza periòdicament a l'aplicació SYACIS.

Al Catàleg, les instal·lacions s'agrupen en:

- Totes les Estacions de Viatgers amb les funcionalitats de via ofertes.
- Instal·lacions amb Vies d'Apartat.
- Instal·lacions amb Vies de Maniobres.
- Instal·lacions amb Vies de Manteniment/rentat.
- Instal·lacions amb Vies de Subministrament de Combustible.
- Estacions de Viatgers amb Vies amb andana per a operacions tipus A/B.

7.3. Instal·lacions de Servei

L'accés als serveis que es presten a les instal·lacions de servei que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias gestiona, a les empreses ferroviàries i altres candidats, es fonamenta en els principis següents:

1. **Tracte no discriminatori:** Perquè les EF i els Candidats accedeixin als diferents serveis en igualtat de condicions.
2. **Transparència:** Publicant els Serveis, oferint totes les possibilitats de serveis a les instal·lacions de servei i especificant-ne les condicions de prestació i preus.
3. **Flexibilitat:** Adaptació a escenaris d'explotació nous: variació de la demanda, del nombre d'operadors, tecnologies noves, serveis nous, etc.
4. **Sostenibilitat:** Econòmica, Social i Mediambiental.

L'administrador d'infraestructures pot prestar els seus serveis a les instal·lacions de servei ubicades a:

- Estacions de viatgers
- Terminals de càrrega
- Àmbit general de la RFIG

En aquest capítol s'inclouen els serveis prestats a les instal·lacions de servei gestionades per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, tot especificant la descripció de les prestacions, les restriccions que, si cal, siguin aplicables, el procediment per a la sol·licitud i adjudicació dels serveis, els preus d'aplicació per la seva prestació, els principis generals i les condicions que regulen el procés d'operació.

A continuació, s'enumeren i descriuen els serveis ferroviaris connexos que es presten a les instal·lacions de servei de titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, definides a l'art. 42 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari (LSF) que, segons la seva tipologia, s'estructuren, en: Serveis Bàsics, Serveis Complementaris i Serveis Auxiliars.

SERVEIS BÀSICS

Els serveis que es presten en qualsevol de les instal·lacions de servei que es relacionen a l'Article 42 de la LSF són bàsics.

La seva prestació no és obligatòria, i les disposicions són aplicables únicament quan l'explotador sigui qui ofereix el servei.

Els Serveis Bàsics que ofereixi en cada moment l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, segons la Declaració sobre la Xarxa, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària o candidat que els sol·liciti.

SERVEIS COMPLEMENTARIS

Són Complementaris els serveis que es presten a les instal·lacions de servei, de titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, tendents a facilitar el funcionament del sistema ferroviari. S'han de prestar a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats segons s'estableix a l'art. 44 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Els Serveis Complementaris que ofereixi a cada moment l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, mitjançant la Declaració sobre la Xarxa, els haurà de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

Aquests serveis es presten a l'àmbit general de la RFIG i es defineixen al capítol 5 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

SERVEIS AUXILIARS

Són Serveis Auxiliars els que les EF poden sol·licitar a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o a altres prestadors. L'explotador de la instal·lació de servei no té obligació de prestar aquests serveis, però si ofereix a fer-los per a alguna empresa ferroviària, els ha de prestar de forma no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

Els Serveis Auxiliars es presten a les instal·lacions de servei, de titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats segons s'estableix a l'Art. 44 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari. La prestació d'aquests serveis s'ha d'efectuar en règim de Dret privat.

7.3.1. DISPOSICIONS COMUNES

ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

L'adjudicació de capacitat a les instal·lacions de servei és l'assignació, per part de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de capacitat sobre una instal·lació de servei.

La sol·licitud d'accés als serveis que es presten a les estacions de viatgers s'ha de fer d'acord amb el procediment que s'inclou a l'apartat 7.3.2.6. Els requisits generals i condicions d'accés s'inclouen a l'apartat 7.3.2.5.

La sol·licitud de capacitat a les instal·lacions de servei, vies, s'ha de fer mitjançant l'aplicació SYACIS, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris. Amb aquesta finalitat, hi ha un procés reglat, d'aplicació a l'àmbit de les instal·lacions de servei gestionades per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que es trobin a les estacions de viatgers, a les terminals de transport de mercaderies i a qualsevol altra instal·lació que es determini pels administradors d'infraestructures fora dels àmbits especificats anteriorment.

Les empreses ferroviàries i els candidats, titulars de material rodant, agents de transport, carregadors i operadors de transport, han de fer les sol·licituds i, una vegada adjudicada, tenen dret a fer-la servir en les condicions indicades a les fitxes descriptives de les Instal·lacions de Servei.

La Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, ha introduït modificacions al Capítol II, Cànons Ferroviaris i preus derivats de fer servir la infraestructura ferroviària i instal·lacions de servei.

L'adjudicació i la utilització de les instal·lacions de servei està subjecta a la liquidació dels cànons que preveu el Reglament de determinació de cànons ferroviaris publicats al Butlletí Oficial de l'Estat, vigents en cada moment.

TIPUS D'INSTAL·LACIÓ	CÀNON	CLIENTS
Estacions de viatgers.	A	Empreses ferroviàries.
Vies d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentat i neteja, i de subministrament de combustible.	B1	Empreses ferroviàries, titulars de material rodant ferroviari, els agents de transport, els carregadors, els operadors de transport combinat, així com altres prestadors de servei.
Vies d'estacions de viatgers utilitzades com a vies d'apartat.	B2	Empreses ferroviàries.
Vies per a la realització de determinades operacions, neteja mínima, càrrega i descàrrega de serveis a bord, etc.	B3	Empreses ferroviàries.
Vies de càrrega i descàrrega de mercaderies.	C	Empreses ferroviàries, titulars de material rodant ferroviari, els agents de transport, els carregadors, els operadors de transport combinat, així com altres prestadors de servei.

La relació de vies ofertes a les instal·lacions de servei titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es publiquen al Catàleg d'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de Servei, disponible al lloc web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR. Els usuaris autoritzats també poden accedir a aquesta informació mitjançant l'aplicació **SYACIS**.

Al catàleg i a l'aplicació SYACIS s'especifiquen la tipologia de les instal·lacions de servei i les seves característiques i equipament.

Excepcionalment, es pot sol·licitar capacitat d'ús d'instal·lacions no recollides al catàleg esmentat, i el Gestor de la Instal·lació de Servei no té l'obligació, **GIS**, d'assignació. El GIS està facultat per ajustar la capacitat d'una instal·lació a fi de fer operacions de manteniment programat, reposició o ampliació dels actius que hi estiguin vinculats.

Qualsevol modificació en aquestes instal·lacions s'ha de comunicar als clients de les instal·lacions mateixes, inclosa a l'aplicació SYACIS i publicada en les actualitzacions corresponents de la Declaració sobre la Xarxa.

A. TIPUS DE SOL·LICITUDS

Les sol·licituds d'assignació de capacitat, que s'han de cursar mitjançant l'aplicació SYACIS, s'han de sustentar en una necessitat del client i en la viabilitat tècnica de la instal·lació. Aquestes sol·licituds poden estar vinculades a trens del seu pla de transport, o no vinculades quan no pugui definir una relació específica de trens del Pla de transport, però conegui la necessitat d'utilització de la instal·lació de servei de manera regular.

Els administradors d'infraestructures de les instal·lacions de servei i els Candidats poden formalitzar acords de llarga durada (més de quatre anys) a fi de reservar capacitat en una instal·lació de servei, sempre que es derivin d'un acord marc, formalitzat a l'empara de l'Art 38.3 de la LSF, sobre reserva de capacitat a la infraestructura lineal (solc). Aquests acords tenen les mateixes característiques que l'acord marc sobre reserva de capacitat a la infraestructura lineal que l'origina i que els articles 38.4 i 38.5 de la LSF recullen.

En sol·licitar capacitat, els clients poden optar pels següents tipus:

Amb Reserva De Capacitat

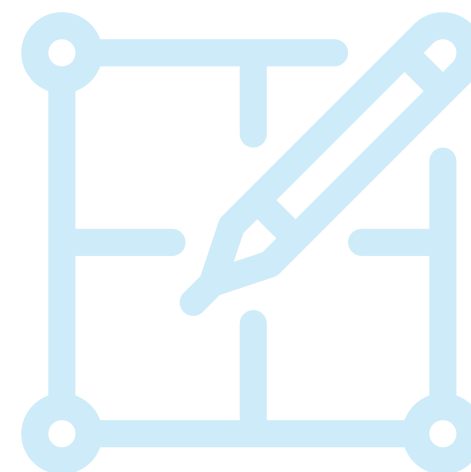
1. Per a Períodes d'Ús Continuats

Reserva de capacitat per als casos en què el client demani, durant les 24 hores del dia, un ús igual o superior a 30 dies naturals i fins a un màxim de 4 anys.

2. Per a Períodes d'Ús Puntual

Reserva de capacitat per als casos en què el client demani un ús per hores o dia complet (des de les 00:00 h fins a les 24:00 h) de la instal·lació, per un període entre dues dates, per a dies successius, discontinus o cadenciats.

Aquestes sol·licituds han d'anar vinculades a un tren.



Sense Reserva de Capacitat

Per a Períodes d'Us Puntual

Sol·licitud de capacitat per a aquells casos en què el client demani un ús puntual, bé sigui per dia complet de la instal·lació des de les 00:00 hores fins a les 24:00 hores, o bé per hores.

Excepcionalment, el client pot demanar un ús puntual immediat per hores, sense possibilitat de conèixer amb precisió la instal·lació de servei (via concreta) ni el temps d'utilització.

Aquestes sol·licituds han d'anar vinculades a un tren sense marxa determinada.

B. CALENDARI D'ASSIGNACIÓ

Les sol·licituds formulades al Gestor d'Instal·lació de Servei (GIS), mitjançant l'aplicació SYACIS, s'han de presentar en els terminis següents:

Per a Sol·licituds tipus A: amb Reserva de Capacitat

El GIS ha de posar a disposició dels clients, cada dos mesos, l'oferta d'instal·lacions de servei disponibles perquè es puguin fer aquest tipus de sol·licituds.

Per donar resposta a les sol·licituds presentades fora de termini de recepció i que siguin conseqüència d'una alteració substancial dels esquemes d'exploatació del client, el GIS ha d'avaluar l'abast de les seves necessitats, i comunicar en temps oportú una assignació provisional de capacitat que, en tot cas, haurà de tornar a sol·licitar en el període d'assignació següent.

Per a Sol·licituds tipus B: sense Reserva de Capacitat

Aquestes sol·licituds s'han de fer amb una antelació mínima de set dies naturals.

Per raons excepcionals i justificades, els clients poden sol·licitar capacitat per a una instal·lació de servei amb menys de set dies naturals d'antelació. Aquest tipus de sol·licituds únicament es poden presentar de dilluns a divendres, abans de les 12:00 h del dia anterior a la sortida del tren, i s'hi ha d'identificar el tren al qual està vinculada aquesta sol·licitud. La resposta s'ha de notificar abans de les 18:00 h del mateix dia.



En el cas de subministrament de combustible en punts fixos i mòbils, l'assignació de capacitat està implícita en la prestació del servei de subministrament i no requereix sol·licitud d'adjudicació de capacitat.

Tot seguit, es detalla el calendari per a l'assignació de capacitat de l'any 2025.

CALENDARI

2025

GENER DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	FEBRER DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	MARÇ DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	ABRIL DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	MAIG DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	JUNY DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULIOL DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	AGOST DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	SETEMBRE DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	OCTUBRE DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	NOVEMBRE DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	DESEMBRE DI Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Recepció de sol·licituds

Assignació provisional

Al·legacions

Comunicació de capacitat

Actualització de capacitat

C. FASES DEL PROCESO

El GIS ha d'analitzar les sol·licituds dels clients, optimitzant els temps de resposta i la capacitat de la instal·lació.

El procés d'assignació de capacitats se subdivideix en les fases següents:

Fase de Sol·licitud i Estudi de Capacitat

El client farà les sol·licituds de capacitat per mitjà de l'aplicació SYACIS, mitjançant les autoritzacions atorgades a aquest efecte. Excepcionalment, en els casos en què no es disposi de connexió informàtica, les sol·licituds es podran remetre per qualsevol altre mitjà escrit que en garanteixi la recepció i el registre.

La formalització d'una sol·licitud de capacitat significa l'acceptació de les condicions de les instal·lacions de servei.

Les sol·licituds que es reben es registren per data i hora d'entrada. Si la sol·licitud no conté tota la informació requerida de conformitat amb la descripció de la instal·lació de servei i necessària per adoptar una decisió, l'explotador de la instal·lació de servei considerada n'ha d'informar el candidat i ha de fixar un termini raonable per presentar-la. Si no es presentés en aquest termini, la sol·licitud es podrà rebutjar.

Amb caràcter previ a la sol·licitud oficial, el client pot fer consultes al GIS, mitjançant mitjans telemàtics, sobre capacitat disponible.

Per part del GIS s'ha de fer l'estudi de les sol·licituds rebudes i s'ha d'adjudicar d'acord amb els criteris següents:

- a) Si hi ha capacitat disponible per a tots els candidats, se'ls ha d'adjudicar.
- b) Si hi ha coincidència de sol·licituds de capacitat en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei, l'adjudicació s'atendrà buscant el màxim aprofitament de la instal·lació i les seves característiques tècniques, tenint en compte, per ordre descendent de prioritat, els Criteris següents d'assignació:

1. Tipologia del servei de transport. L'ús diferenciat de les instal·lacions d'acord amb els diferents tipus de serveis de transport, ja siguin de viatgers de llarga distància, viatgers de Rodalies i Mitja distància o Mercaderies.

2. Tipologia d'instal·lació existent en la terminal de càrregues. Tindran prioritat en l'assignació de capacitat, per aquest ordre, aquelles sol·licituds referides a trens que precisin de la instal·lació de servei per al seu tractament en:

- Terminals de càrrega intermodal de la pròpia Terminal de transport de mercaderies.
- Terminal de càrrega de mercaderies general (punt de càrrega) de la pròpia Terminal de transport de mercaderies.
- Terminals portuàries pertanyents a aquells ports amb Conveni de connexió en el qual estigui recollida la Terminal de transport de mercaderies.
- Altres instal·lacions.

3. Durada de l'ús. Es donarà prioritat a les sol·licituds que afavoreixin l'ús continuat de les instal·lacions de servei:

Les sol·licituds de tipus A1 sobre les A2 i, dins les A1, les de més període d'ús.

Per a les A2, les de més aprofitament del període sol·licitat entre dues dates, tenint en compte la relació entre el nombre de dies sol·licitats i el total de dies que comprèn el període.

3. Funcionalitat. La compatibilitat de l'ús sol·licitat amb la funcionalitat de la instal·lació (formació i maniobres, apartat, manteniment...) i l'equipament.

4. Ordre de sol·licitud. En cas d'igualtat en els criteris anteriors s'ha d'assignar conforme a l'ordre d'entrada de la petició.

Fase de Coordinació i Proposta d'Assignació Provisional

La fase de coordinació s'ha concebut per resoldre els conflictes que, eventualment, puguin sorgir entre les sol·licituds i adjudicacions de capacitat.

Quan no sigui possible atendre inicialment les sol·licituds, el GIS ha d'oferir alternatives sobre la capacitat disponible, per buscar una solució coordinada amb el client per resoldre els conflictes que puguin sorgir entre les sol·licituds i assignacions de capacitat, sempre que sigui tècnicament viable.

Finalitzat el procés de coordinació, el GIS ha de comunicar la proposta d'assignació provisional de capacitat als clients, i aquests hauran d'acceptar o refusar en el termini estipulat mitjançant l'aplicació SYACIS. Passat el termini establert sense que es rebi l'acceptació per part del client de la proposta provisional de capacitat, el GIS en pot disposar lliurement.

Per ampliar informació, vegeu l'Annex J Procediments de Resolució de Conflictes.

Fase d'Al·legacions

Durant aquesta fase els clients poden fer al·legacions a la proposta d'assignació provisional de capacitat que el GIS hagi comunicat. Aquelles sol·licituds que no s'hagin atès, una vegada analitzades les al·legacions, s'han de comunicar motivadament.

Per ampliar informació, vegeu l'Annex J Procediment de Resolució de Conflictes.

Fase de Comunicació d'Assignació Definitiva de Capacitat

Finalment, el GIS ha de comunicar l'assignació definitiva de capacitat per mitjà de l'aplicació SYACIS. El GIS ha de publicar la capacitat acceptada, cosa que no significa en cap cas la vulneració del principi de confidencialitat.

D. MESURES ESPECIALS EN CAS DE PERTORBACIONS DEL TRÀNSIT FERROVIARI

Si durant el procés de transport cal segregar o apartar material, per motius d'incidències sobrevingudes, per evitar afeccions al trànsit ferroviari, l'àrea de trànsit de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot assignar capacitat de manera excepcional, i el client té l'obligació de regularitzar aquesta adjudicació, en l'aplicació SYACIS, al més aviat possible.

E. SUPERVISIÓ I CONTROL DE L'ÚS REAL DE LA CAPACITAT ASSIGNADA

Els clients tenen l'obligació de fer servir la capacitat assignada a les instal·lacions de servei d'acord amb les condicions d'ús acceptades i fent-ne un aprofitament òptim.

El no ús injustificat, o la manca d'ús sistemàtic, imputable al client, d'una instal·lació de servei, que signifiqui un trencament important per aprofitar-lo eficaçment, pot ser causa d'una modificació o supressió de la capacitat assignada per part del GIS.

El GIS pot fer les anàlisis de nivell d'utilització i aprofitament de les instal·lacions de servei que consideri oportunes, amb la informació aportada pels clients, o amb la informació de què el GIS disposi.

F. CANCEL·LACIÓ DE L'ASSIGNACIÓ DE CAPACITAT

Els clients poden sol·licitar la cancel·lació de la capacitat assignada a les instal·lacions de servei subjectes als cànons modalitat D i E. Les sol·licituds de cancel·lació s'han de presentar per mitjans telemàtics al GIS. Una vegada analitzada la sol·licitud, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar al client sol·licitant la resolució adoptada.

Per a instal·lacions amb reserva de capacitat per a un període d'ús continuat, o bé per a un període puntual per hores o dies complets, les cancel·lacions s'han de fer amb una antelació mínima de 30 dies naturals i:

- Si no s'ha fet servir el 50 % del període adjudicat, s'haurà d'abonar un import mínim equivalent al 50 % de l'import total del cànon.
- Si s'ha fet servir més del 50 % del període adjudicat no hi haurà cap penalització.

Per a les instal·lacions sense capacitat reservada que s'hagin sol·licitat per a un període d'ús puntual per un dia complet o per hores:

- Les cancel·lacions fetes amb una antelació de més de 24 hores a l'ús de la instal·lació no tenen cap penalització.
- Les cancel·lacions fetes amb una antelació de menys de 24 hores a l'ús de la instal·lació han d'abonar el cent per cent del cànon.

G. MANTENIMENT I CAUSES EXCEPCIONALS

Quan calgui fer treballs de manteniment a les instal·lacions de servei, el GIS podrà modificar de manera temporal la capacitat assignada, prèvia comunicació amb 30 dies d'antelació als clients afectats.

Quan per causes excepcionals i degudament justificades, alguna instal·lació de servei quedi temporalment inutilitzable, el GIS es reserva el dret a la modificació parcial o a la cancel·lació de la capacitat assignada, que es comunicarà al client juntament amb les alternatives que pugui oferir, derivades d'aquesta circumstància. Els clients afectats no tenen dret a exigir cap compensació o indemnització.

CONDICIONS D'US DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

L'adjudicació i l'ús de les instal·lacions de servei està subjecta a la liquidació dels cànons contemplats a l'Art. 98 de la LSF, on es determina l'estructura de les Taxes i Cànons Ferroviaris i les quanties corresponents a cada component de les quals es determinaran al Reglament per a la determinació dels cànons ferroviaris d'ADIF-Alta Velocidad i es publicaran a la Declaració sobre la Xarxa.

El cànon no inclou el servei de subministrament d'energia elèctrica, d'aigua, de gasoil, de telèfon o de qualsevol altre subministrament o servei, que s'han de facturar a part, en funció de les dades que el titular faciliti o presti.

En els casos en què, per causes alienes al client, la instal·lació no es trobi operativa per al seu ús en els termes establerts en aquest document, no es meritara el cànon.

Obligacions de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

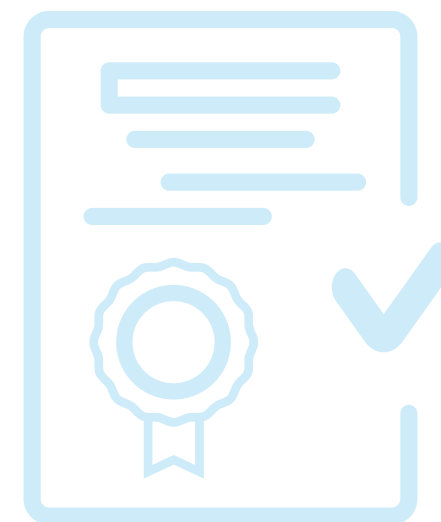
Són obligacions de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en relació amb l'ús i la funcionalitat de les instal·lacions de servei, les següents:

- a. Assegurar l'accés a la instal·lació quan hi hagi capacitat disponible.
- b. Respondre als clients les seves sol·licituds de capacitat en els terminis previstos en el procés reglat d'assignació.
- c. Assegurar l'operativitat de la instal·lació de servei durant el temps que el client mantingui la capacitat adjudicada o oferir-li una alternativa equivalent si cal.
- d. Informar els clients dels canvis al Catàleg d'instal·lacions de servei.
- e. Respondre per escrit a les reclamacions dels clients, en un termini màxim de 30 dies des de la recepció.
- f. Informar els clients amb una antelació mínima de 2 mesos, de les restriccions d'ús de les instal·lacions de servei, amb motiu de treballs programats de reparació, conservació, renovació, ampliació o millora dels actius que hi hagi vinculats.
- g. Informar els clients dels plans d'ampliació o millora dels actius vinculats a la instal·lació, motivats per l'increment de la demanda de clients.
- h. Informar les empreses ferroviàries dels procediments de l'administrador d'infraestructures en què es defineixin les activitats que es faran a les instal·lacions de servei ferroviari.
- i. Coordinar amb les empreses ferroviàries els procediments dels SGS que regiran les condicions dels serveis prestats.

Obligacions del Client

Són obligacions del client, en relació amb l'ús de les instal·lacions de servei, les següents:

- a. Assegurar-se, abans de sol·licitar la capacitat d'una instal·lació de servei, de la idoneïtat per a la funcionalitat a què la destinarà.
- b. Assegurar-se la compatibilitat entre la capacitat adjudicada per a la circulació per línies de la RFIG (solc) i la disponibilitat d'ús a la instal·lació de servei que prevegi fer servir.
- c. Assegurar-se, abans de començar a fer servir una instal·lació de servei, la prestació dels serveis que hi pugui requerir per a les operacions sobre el material ferroviari, operacions de càrrega / descàrrega...



- d. Informar el titular, abans de començar a fer servir la instal·lació, de les activitats a desenvolupar que siguin susceptibles de generar contaminació o residus que necessitin un sistema de gestió específic. Del sistema emprat i de les mesures de prevenció adoptades, ha d'aportar els certificats necessaris a aquest efecte.
- e. Informar el titular, a l'inici de la utilització de la instal·lació, de qualsevol circumstància que signifiqui la manca d'operativitat de la instal·lació de servei.
- f. Complir els requisits en matèria de seguretat ferroviària i, en particular, la disposició dels títols facilitadors pertinents del personal ferroviari i les condicions del material rodant ferroviari, i també en matèria de prevenció de riscos laborals.
- g. Fer ús de la instal·lació per a les finalitats previstes a la seva sol·licitud de capacitat.
- h. Custodiar el material rodant, els elements auxiliars de càrrega i les mercaderies que hi hagi a les instal·lacions de servei, propietat del client.
- i. Comunicar al titular de la instal·lació qualsevol accident o incident, i també anomalies o avaries que es produeixin a la instal·lació de servei.
- j. Retirar el material rodant de les instal·lacions de servei al venciment del temps concedit en l'adjudicació de capacitat, i deixar-les en condicions operatives.
- k. Disposar que el personal habilitat que hagi de coordinar les operacions del tren amb el Responsable de Circulació de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias estigui a la instal·lació de servei amb el temps suficient per no ocasionar retards en les operacions associades.
- l. Informar l'administrador d'infraestructures dels procediments de l'empresa ferroviària en què es defineixin les activitats que es fan a les instal·lacions de servei ferroviari.
- m. Coordinar, juntament amb l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, els procediments dels SGS que regiran les condicions dels serveis rebuts.
- n. Habilitar el personal que ha de prestar els serveis en una instal·lació de servei.



Responsabilitats de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

En relació amb les responsabilitats que es derivin d'ineficiències de les instal·lacions de servei, i en concret al règim de responsabilitats i els seus límits, s'aplica el que disposen la Llei i el Reglament del Sector Ferroviari i la normativa que el desenvolupa.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias no és responsable, davant els clients, dels casos fortuits ni dels de força major. Així mateix, no és responsable davant els seus clients dels danys i perjudicis causats per tercers aliens a l'administrador mateix.

Responsabilitats del Client

El client és responsable davant l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias dels danys causats a la infraestructura ferroviària i als elements que, sense formar-ne part estiguin dins l'estació de transport de viatgers o de la terminal de transport de mercaderies.

El client és igualment responsable de qualsevol dany que causi a d'altres clients, o tercers, derivats de l'ús inadequat de les instal·lacions de servei, conforme estableixen la Llei del Sector Ferroviari i la normativa que la desenvolupa i, si escau, la Llei del Contracte de Transport Terrestre de Mercaderies.

En tot cas, el client és responsable dels actes i omissions dels auxiliars, dependents o independents, als serveis dels quals recorri per al compliment de les seves obligacions.

El client no és responsable en els casos fortuïts ni en els de força major. Així mateix, no és responsable dels danys i perjudicis causats per tercers aliens al client mateix.

Assegurança de Responsabilitat Civil

El client té l'obligació de tenir contractada amb una Companyia d'Assegurances de solvència reconeguda, i amb caràcter previ a l'adjudicació de capacitat, una pòlissa d'assegurances de danys i responsabilitat civil, en quantia suficient per cobrir els danys i les responsabilitats que es derivin de l'ús de les instal·lacions de servei, fins i tot el dany ecològic i mediambiental que es produeixi.

Aquesta pòlissa haurà d'estar vigent durant el període d'adjudicació, i el titular de la instal·lació pot exigir, en qualsevol moment, l'exhibició dels documents que acreditin que el client està al corrent de pagament de les primes d'aquestes assegurances.

La disponibilitat i ús de les instal·lacions de servei per part de les empreses ferroviàries ha d'estar coberta per l'assegurança de responsabilitat civil que la LSF recull, l'import i les condicions de cobertura de les quals es determinen reglamentàriament.

La resta dels clients que vulguin fer ús de les instal·lacions de servei hauran de tenir contractada una assegurança de responsabilitat civil amb una cobertura mínima de 1.500.000 €.

Supervisió i Control

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es reserva les facultats de supervisió i control més àmplies respecte de les instal·lacions de servei cedides. Aquesta supervisió i control l'ha de fer el personal que l'administrador d'infraestructures designi a aquest efecte, i el client ha de facilitar o aportar totes les dades o documents relacionats amb l'ús de la instal·lació i del material ferroviari que hi hagi.

Els responsables de gestió ambiental de l'administrador d'infraestructures poden sol·licitar, en tot moment, les evidències que garanteixin el compliment correcte de la normativa ambiental (autoritzacions, gestió de residus perillosos, autorització d'abocament, límits de soroll...)

Seguretat i Vigilància

Les instal·lacions de servei de l'administrador d'infraestructures no tenen un servei específic de seguretat i vigilància, per la qual cosa els clients han de dur a terme les accions que considerin necessàries per garantir la custòdia del material rodant, els elements auxiliars de càrrega i les mercaderies que hi hagi.

Seguretat Ferroviària

CRITERIS GENERALS

El material rodant ferroviari ha d'estar homologat degudament per circular, i el personal que intervé en els processos de circulació ha de tenir l'autorització professional que correspongui, d'acord amb la normativa aplicable en cada moment, tenint en compte que les obligacions i operacions d'estacionament, immobilització del material rodant dipositat a la instal·lació de servei, la formació del tren, i també la senyalització, composició i frenada, i la disposició de la càrrega als vagons, són responsabilitat de l'empresa ferroviària (EF) o, si cal, de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias quan aquest sigui el responsable del material rodant.

CONDICIONS OPERATIVES

La facultat per dirigir la circulació de trens i maniobres correspon al Responsable de Circulació de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, i pot ser auxiliat en els processos de circulació pel personal de l'EF o del mateix Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que disposi de l'autorització professional corresponent.

El personal ha de fer, sota les ordres del responsable de circulació, determinades tasques quan aquest els ho ordeni, com ara l'accionament d'agulles i de barreres dels passos a nivell, realització de maniobres i altres tasques complementàries. Per això, han de disposar de la dotació d'estris de servei i els mitjans de comunicació que la reglamentació estableixi per garantir la transmissió adequada de les ordres i les informacions en els processos de circulació.

Ha de ser responsabilitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias l'accionament dels desviaments d'itineraris que es fan íntegrament des del quadre de l'enclavament que té a càrrec seu. Ha de ser responsabilitat del client usuari de la instal·lació de servei l'accionament dels desviaments que, accionats manualment o elèctricament, es fan a peu. Per això, el personal que faci els serveis relacionats amb seguretat en la circulació haurà d'adquirir el coneixement del que estableixen les consignes i la resta de documentació reglamentària, en relació amb les instal·lacions de seguretat que hagi de fer servir i amb el tipus d'operació a fer en l'àmbit operacional de la instal·lació de servei i de la dependència de què es tracti, amb subjecció a les inspeccions de seguretat i investigació d'accidents que l'administrador d'infraestructures ferroviàries faci. En qualsevol cas, un cop el tren estigui format, correspon a l'EF, sota la seva responsabilitat, la posada en circulació del tren davant l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

El material rodant ferroviari ha d'estar degudament homologat i autoritzat per a la circulació i el personal que intervé en els processos de circulació ha de comptar amb la conformitat amb el que estableix l'RSF quan la capacitat que sol·liciti un client es faci servir per al transport de mercaderies perilloses, ho haurà d'expressar a la sol·licitud, indicant, alhora, les garanties que ofereix per salvaguardar la seguretat de tercers i de les infraestructures.



El transport de mercaderies perilloses s'ha de dur a terme d'acord amb les prescripcions del Reglament relatiu al transport internacional de mercaderies perilloses per ferrocarril (RID), així com del Reial decret 412/2001, de 20 d'abril, a l'article 4 del qual es recullen les normes generals de circulació. (Vegeu l'apartat 3.4.3 de la DR).

INCIDENTS, ACCIDENTS I ANORMALITATS

En el cas d'incidents o accidents en la circulació, el client no podrà realitzar per iniciativa pròpia cap acció sobre el material rodant o les instal·lacions ferroviàries.

En aquests casos, actuarà complimentant els protocols d'actuació i comunicació establerts en el Pla de Contingències de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i en els Plans d'Autoprotecció.

Coordinació d'Activitats

En compliment del que disposa el Reial Decret 171/2004, de 30 de gener, pel qual es desenvolupa l'article 24 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de Prevenció de Riscos Laborals, en matèria de coordinació d'activitats empresarials, i abans de l'inici de la utilització de la instal·lació, el client haurà de tenir establerts els procediments operatius de prevenció POP 12 i POP 16.

Medi Ambient

Els clients tenen l'obligació de complir la legislació vigent en matèria de medi ambient referent a sòls, abocaments, sorolls, emissions, residus i substàncies perilloses.

És per compte i risc exclusiu del client, si la responsabilitat li fos imputable directament o indirectament, la recuperació i el sanejament ambiental de la instal·lació de servei quan ocorri algun vessament o fuga; i, també, el compliment estricte de la normativa ambiental i de seguretat industrial d'àmbit nacional, autonòmic o local.

Ús Inadequat d'una Instal·lació de Servei

Es considera ús inadequat d'una instal·lació de servei:

- a. Dur a terme activitats amb una finalitat diferent de la funcionalitat definida per a la instal·lació de servei.
- b. Posicionar material ferroviari, de tracció o remolcat, a la instal·lació fixa de subministrament de combustible fora de l'horari de prestació de servei; o a les instal·lacions de punt mòbil sense que hi hagi el mitjà de subministrament que el durà a terme.
- c. Incomplir les normes de seguretat ferroviària, de prevenció de riscos laborals o ambientals.
- d. Emprar la instal·lació sense disposar de la deguda adjudicació de capacitat.
- e. Emprar o ocupar la instal·lació fora de la capacitat adjudicada.
- f. Disposar i no emprar la capacitat adjudicada en els termes d'aprofitament i ús eficaç que aquest document recull.

El GIS ha d'informar el client quan detecti algun d'aquests comportaments, a fi que es puguin corregir en el termini que se li requereixi.

Efectes de l'Ús Inadequat d'una Instal·lació de Servei

El GIS pot suprimir la capacitat adjudicada o no adjudicar capacitat a la instal·lació, si prèviament va informar el client de l'ús inadequat de la capacitat adjudicada i el client no va adoptar les mesures correctores en el termini i la forma que se li van indicar.

El client al qual se li hagi retirat la capacitat d'ús o se li hagi comunicat la impossibilitat d'accedir a la instal·lació de servei, no pot sol·licitar capacitat fins que no acrediti davant el GIS les mesures que ha pres per corregir l'ús inadequat que va generar la decisió.

Adicionalment, i de manera particular per a les situacions descrites als apartats e) i f) del punt anterior, el GIS ha de comunicar al client aquestes situacions quan es detectin, tot informant-lo igualment del moment de meritació que es pren com a referència a efectes d'aplicació de cànon.

Si, a més, aquestes situacions afecten les operacions d'altres clients, el GIS:

- a. Ha de requerir al client que retiri el material rodant, els elements auxiliars de càrrega i les mercaderies que hi hagi a les instal·lacions de servei; i, també, qualsevol altre element que el client hi pugui haver instal·lat, pels seus propis mitjans o de tercers, a la instal·lació o espai que el GIS li indiqui.
- b. Si el client no pot retirar-lo en temps oportú, el GIS ha d'autoritzar el client afectat, que no pot fer ús de la instal·lació, la retirada del material ferroviari, per mitjans propis o de tercers, a la instal·lació que el GIS li indiqui.

El GIS, en cap cas, no és responsable dels danys i perjudicis causats al client afectat per la impossibilitat de fer servir la instal·lació, quan aquesta impossibilitat derivi de l'ús inadequat que altres clients han fet. En aquests casos, el client afectat té dret a repercutir a l'empresa que ocupava indegudament la instal·lació de servei l'import dels danys i els perjudicis que li hagi causat.

- c. El GIS ha d'aplicar al client que ocupa indegudament la instal·lació de servei el cànon per període d'ús puntual.

Independentment de l'anterior, en cas d'incompliment de les condicions d'ús de la instal·lació, es pot aplicar el títol VII, Règim Sancionador i d'Inspecció de la LSF.

Utilització de les Instal·lacions per diversos Adjudicataris

Una instal·lació de servei la poden fer servir diversos clients, encara que la instal·lació estigui adjudicada, amb capacitat reservada, inicialment a un client (adjudicatari principal), per un període de temps i sempre que la instal·lació no estigui saturada.

El GIS pot sol·licitar a l'adjudicatari principal la utilització d'aquesta instal·lació de servei per altres clients (adjudicatari secundaris), si la capacitat excedent és compatible amb les operacions programades pels adjudicatari secundaris.

L'adjudicatari principal pot autoritzar l'ús d'aquesta capacitat excedent a favor dels secundaris, i en aquest cas té dret a les bonificacions previstes per la LSF.

En els casos en què l'adjudicatari principal i el GIS acordin l'ús de la capacitat excedent pels secundaris, l'adjudicatari principal té l'obligació de deixar-la disponible en els horaris acordats.

En cas que l'adjudicatari principal no accedeixi a compartir la capacitat excedent, el GIS ha de verificar l'aprofitament de la capacitat adjudicada, i pot modificar-la si resulta compatible.

Criteris de Mesurament d'Aprofitament de la Capacitat Adjudicada

El GIS ha de mesurar l'aprofitament de la capacitat adjudicada als seus clients a les instal·lacions de servei en funció de l'ocupació efectiva de les instal·lacions mateixes (ús) i de la capacitat que tinguin adjudicada (disponibilitat).

Per al mesurament de l'ús efectiu es tindrà en compte el total de la longitud de vies ocupades a les instal·lacions de servei, amb idèntica funcionalitat, d'una determinada estació o terminal, durant el temps d'adjudicació.

Per al càlcul de la utilització adjudicada es tindrà en compte el total de la longitud de vies adjudicades a les instal·lacions de servei, amb idèntica funcionalitat, d'una determinada estació o terminal, pel temps adjudicat.

L'aprofitament es determina mitjançant la relació entre l'ús efectiu i l'ús adjudicat.

En cas que el GIS prevegi que una determinada instal·lació de servei es pot fer servir per diversos clients, pot sol·licitar una declaració responsable del nivell d'activitat que s'hi durà a terme, per tal de comparar les previsions que el client va fer i que van servir de base per a la seva sol·licitud de capacitat i l'ús efectiu que en fa.

Davant el risc que algunes empreses vulguin acaparar capacitat a llarg termini, en particular a les instal·lacions més congestionades, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es reserva la facultat d'introduir, amb caràcter immediat, l'indici d'ús més estrictes que justificarien la revocació d'aquesta capacitat o, si cal, la compartició obligatòria de la instal·lació amb adjudicataris secundaris.

Reclamacions

El client té dret a interposar una reclamació davant el titular d'una instal·lació de servei en cas de discrepància sobre les seves actuacions.

Les reclamacions s'han de presentar en el termini d'un mes des que tingui lloc el fet o la decisió corresponent que va motivar la discrepància.

El titular de la instal·lació es compromet a respondre per escrit les reclamacions plantejades pels seus clients en matèria d'assignació/retirada/modificació de capacitats en el termini màxim de 30 dies.

El titular de la instal·lació es compromet a respondre per escrit a les reclamacions patrimonials plantejades pels seus clients per danys i perjudicis derivats de les seves actuacions en el termini legalment establert a aquest efecte.

En els supòsits previstos per la Llei del sector ferroviari, el client pot acudir a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, d'acord amb el que estableix la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

DRET D'INFORMACIÓ

Els clients poden consultar les Fitxes Descriptives de les instal·lacions de servei a l'aplicació PISERVI, i al Catàleg de l'Oferta de Capacitat de les Instal·lacions de servei, disponibles al lloc web de l'administrador d'infraestructura ferroviària com a annexos a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

Inversions a les Instal·lacions de Servei

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias és el responsable del manteniment i la reposició de les instal·lacions de servei incloses al Catàleg d'Instal·lacions.

No obstant això, els clients poden fer, en equipament, les inversions que considerin necessàries per al desenvolupament de la seva activitat a les instal·lacions de servei, amb l'autorització prèvia per part de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Per això, el client ha de presentar la sol·licitud corresponent a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, tot informant detalladament de les actuacions en equipament que es vulguin dur a terme en la instal·lació.

L'administrador d'infraestructures ha d'analitzar la viabilitat tècnica i econòmica de la proposta i la pot denegar de manera motivada.

En cas que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias consideri viable tècnicament i econòmicament la proposta del client interessat, s'han d'establir les autoritzacions receptives i, si cal, s'ha de regularitzar contractualment la inversió esmentada. el finançament de la qual es farà, en qualsevol cas, per compte del client interessat.

7.3.2. ESTACIONS DE VIATGERS

7.3.2.1. INFORMACIÓ GENERAL

Són instal·lacions de servei especialitzades per al transport de viatgers. S'identifiquen com a estacions de viatgers les estacions que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias gestiona i que tenen parada comercial de trens de transport de viatgers.

Les estacions de viatgers es defineixen com un conjunt d'edificis i instal·lacions destinats a atendre les necessitats pròpies dels usuaris del sistema de transport ferroviari, tant viatgers i els seus acompanyants com de les EF.

Les estacions de viatgers estan formades per:

- Els edificis i instal·lacions destinats a donar servei als viatgers.
- Els edificis i instal·lacions fets servir per a serveis propis relacionats amb les operacions de l'estació o per a serveis de/a les EF vinculats amb el transport ferroviari i amb operacions a l'estació.
- Les andanes.
- Les vies d'estacionament de trens, amb andana per a pujada i baixada de viatgers i, sense andana, per a apartat de trens.
- Els passos entre vies d'accés a andanes, al mateix nivell o diferent nivell de vies.
- Els elements i els espais d'accés a l'estació i de comunicació amb altres modes de transport.
- Els elements de protecció i seguretat de l'estació.

A l'efecte de les presents condicions d'accés, no formen part de l'estació:

- Els elements de la infraestructura i superestructura de via.
- Els edificis, les instal·lacions, els accessos i els terrenys fets servir específicament per a serveis interns de l'administrador d'infraestructura ferroviària o no relacionats directament amb les operacions de l'estació.
- Els locals, les oficines i les activitats de comercialització d'espais per a tercers, no EF, a l'edifici de viatgers de l'estació o en altres edificacions independents.
- Les activitats de lloguer de terrenys.



Les estacions de viatgers es classifiquen en sis categories segons les característiques tècniques, la prestació de serveis que suporten i la intensitat dels serveis mateixos. La relació de les estacions de viatgers titularitat de l'administrador d'infraestructures i la seva categoria estan a la TAULA Classificació d'Estacions, d'aquest capítol.

Les instal·lacions de servei (vies), de les Estacions de Viatgers que es posen a disposició de les EF estan recollides al catàleg de l'Oferta de Capacitat a les Instal·lacions de Servei, disponible al web de l'administrador d'infraestructures, com a annex d'aquesta DR i a l'aplicació SYACIS.

7.3.2.2. SERVEIS

SERVEIS BÀSICS

OFERTA DE SERVEIS

Les EF, una vegada han obtingut l'adjudicació de capacitat d'infraestructura, poden necessitar prestar determinats serveis a les estacions de viatgers per fer les seves operacions comercials vinculades amb el transport ferroviari.

En aquests casos, les empreses ferroviàries han de fer la sol·licitud d'accés a les instal·lacions on calgui la prestació d'un servei bàsic segons es determina en el procediment establert a aquest efecte; en poden requerir la utilització d'espais (locals, naus, andanes...) a l'estació.

El mobiliari a l'interior dels locals és competència de les EF, no hi ha restriccions, excepte les que derivin de la legislació en matèria de seguretat, de protecció contra incendis, ambiental, d'accessibilitat o altres normes legals d'aplicació.

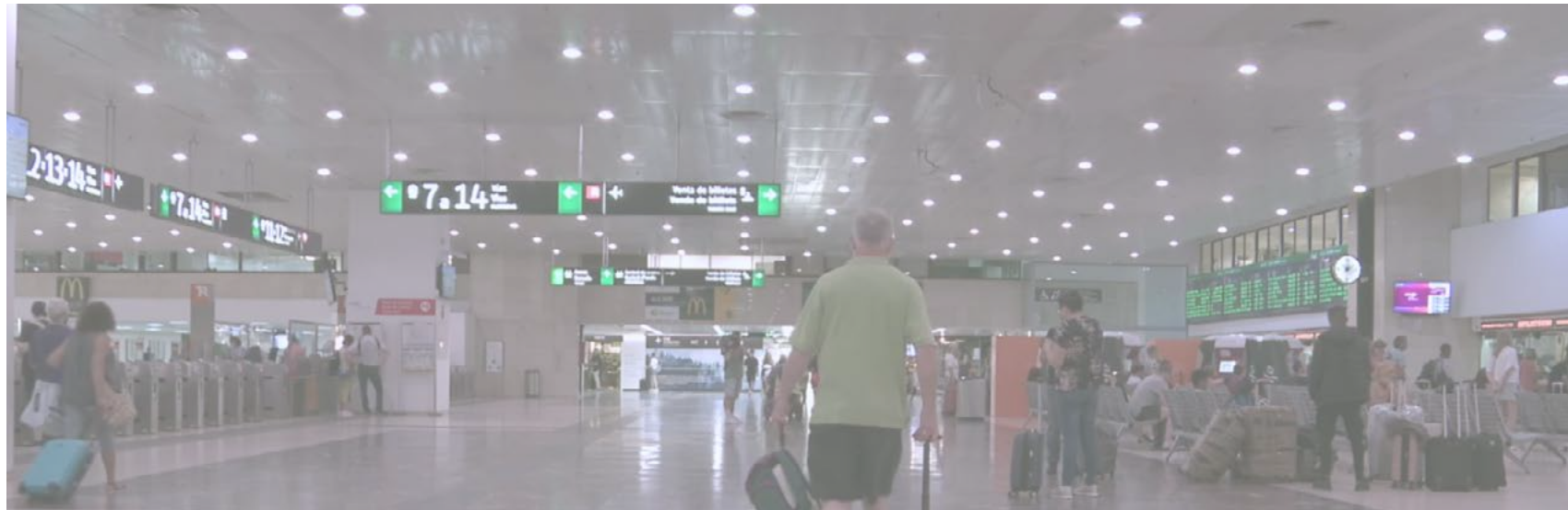
SERVEIS BÀSICS	ESTACIONS DE VIATGERS
SB-1	Servei d'estacionament de trens en vies amb andana per a serveis comercials, altres operacions i vies d'apartat
SB-5	Accés als edificis i andanes a les estacions de viatgers perquè els viatgers mateixos les facin servir
SB-7	Local per al servei de venda de bitllets i informació que s'atén
SB-8	Espai per a màquines de venda de bitllets i informació
SB-9	Local per al personal de serveis a bord
SB-10	Servei Adif sobre Assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda

DESCRIPCIÓ D'OFERTA DE SERVEIS

La descripció, els requisits, les condicions de prestació, etc. de cada servei es recullen de forma individualitzada en les corresponents fitxes descriptives.

SB-1	SERVEI D'ESTACIONAMENT DE TRENS EN VIES AMB ANDANA PER A SERVEIS COMERCIALS, ALTRES OPERACIONS I VIES D'APARTAT
DESCRIPCIÓ	Estacionament de trens en vies amb andana per a serveis comercials, altres operacions i vies d'apartat.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures. Servei prestat pel Gestor de Capacitat (GC) per a l'estacionament de trens en serveis comercials, d'acord amb la Declaració sobre la Xarxa. Servei prestat pel Gestor d'Instal·lació de Servei (GIS) per a l'estacionament de trens en altres operacions diferents del servei comercial i les vies d'apartat, d'acord amb la Declaració sobre la Xarxa.
CONDICIONS DE SERVEI	Comprèn l'estacionament dels trens i la utilització de les andanes per a serveis comercials de viatgers. L'estacionament de trens comporta l'obtenció de capacitat d'estacionament, concedida en el moment de l'assignació del solc. També pot incloure, a petició de l'EF, la utilització de les vies amb andana, definides al gràfic d'ocupació de vies, per a altres operacions diferents de l'estacionament per a serveis comercials de viatgers com ara neteja, càrrega i descàrrega de serveis a bord, etc. i vies d'apartat quan a les estacions hi hagi instal·lacions de servei que en permetin la prestació. Les operacions de manteniment de trens en queden expressament excloses.
SOL·LICITUDS	L'EF té l'obligació de sol·licitar a SIPSOR, o per qualsevol altre mitjà establert a la present DR, el temps d'estacionament requerit en vies d'estació per a serveis comercials de viatgers, d'acord amb la Declaració sobre la Xarxa. L'EF té l'obligació de sol·licitar capacitat a SYACIS, quan així ho requereixi, per a la utilització de les vies amb andana en altres operacions diferents dels serveis comercials i vies d'apartat, d'acord amb la Declaració sobre la Xarxa.
CRITERIS DE PRIORITAT	De conformitat amb el que estableix la Declaració sobre la Xarxa.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Servei subjecte a cànon. Modalitats B2 i B3, i recollit a la Declaració sobre la Xarxa. (Veure apartat cànon per utilització de les instal·lacions de servei).

SB-5	ACCÉS ALS EDIFICIS I ANDANES A LES ESTACIONS DE VIATGERS PERQUÈ LES FACIN SERVIR VIATGERS
DESCRIPCIÓ	Accés als edificis i andanes a les Estacions de Transport de Viatgers perquè les facin servir els viatgers.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures. Servei prestat pel Gestor de Capacitat en què l'accés està vinculat a l'adjudicació.
CONDICIONS DE SERVEI	Comprèn la utilització per part dels viatgers de les instal·lacions comunes i els serveis disponibles de les estacions, tot entenent com a tals els vestíbuls, sales d'espera, accessos per a viatgers, etc. Així mateix, inclou la informació relacionada amb els serveis de trens amb parada a l'estació i els serveis propis de les estacions, en idioma castellà i, si escau, en les llengües cooficials de les Comunitats Autònomes respectives. Inclou un funcionament adequat de les instal·lacions i unes condicions adequades de manteniment i neteja de les estacions. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias n'efectua la prestació tenint en compte la categoria de l'estació mateixa.
SOL·LICITUDS	De conformitat amb el que estableix la Declaració sobre la Xarxa.
CRITERIS DE PRIORITAT	De conformitat amb el que estableix la Declaració sobre la Xarxa.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Servei subjecte a cànon. Modalitat A, i recollit a la Declaració sobre la xarxa (vegeu l'apartat Cànon per la utilització de les instal·lacions de servei).



SB-7	LOCAL PER AL SERVEI DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ QUE S'ATÈN
DESCRIPCIÓ	Arrendament de locals perquè les EF prestin el servei de venda de bitllets i informació que s'atén.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EF han de fer aquest servei en autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures. En el local arrendat per les EF han de fer funcions de venda de bitllets de serveis de transports de viatgers, i també informar i atendre el client, que tingui a veure amb aquesta activitat, si bé s'admet la venda d'altres productes propis del transport ferroviari, sempre que es facin associats amb l'adquisició de bitllets de serveis de transport de viatgers.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a les diferents EF locals situats fora de les sales d'embarcament perquè prestin el servei de venda de bitllets i informació. Els locals destinats a venda de bitllets i informació han d'estar identificats al plànol de Serveis Comercials a EFs que ha d'estar a disposició de les mateixes quan ho sol·licitin. El local de venda de bitllets i informació pot situar-se en un espai tancat independent del vestíbul, com a opció preferent, amb una superfície pròpia per esperar els clients, o bé tractar-se d'un local obert al vestíbul quan aquesta alternativa no sigui possible. El local ha de disposar d'escomeses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de l'EF. Dins del local l'EF pot instal·lar tot el mobiliari i equipament que consideri necessaris per prestar serveis de venda i informació als clients. Si cal fer obres d'adequació a l'interior del local, es requerirà l'aprovació del projecte visat de forma expressa per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. No s'autoritza la instal·lació de publicitat fora del local o situat a la façana per visualitzar-lo des de l'exterior del local, llevat de la marca i el logotip de l'empresa. Es pot col·locar alguna imatge identificativa de l'empresa en un vinil que sigui preferiblement a l'àcid. En cas d'instal·lar alguna pantalla perquè sigui vista des de l'exterior, s'ha de col·locar a una distància mínima de 10 cm del vidre i només pot emetre imatges corporatives. En cas de posar informació de preus, han de ser únicament de la mateixa E.F. En cap cas s'autoritza a posar informació que pugui fer referència a preus o d'un altre tipus d'una altra E.F. La retolació del local, així com imatges en vinils que es vegin des de l'exterior, han de comptar amb l'aprovació d'Adif-Alta Velocidad
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que el procediment estableix. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència ha de ser, com a màxim, el de l'Acord Marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els que el procediment contempla. En cas que alguna E.F., en fer la sol·licitud de nous espais, locals i/o serveis, ja disposi d'algun consolidat per estar prestant servei prèviament, aquests elements es tindran en compte en les noves assignacions, en el percentatge que representin. Una vegada assignat el servei, els contractes establerts a aquest efecte amb les EF, s'han de considerar criteris de prioritat de cara a noves sol·licituds d'altres EF. L'Empresa Ferroviària que més trens amb parada tingui a l'estació ha de tenir preferència en l'elecció del local, i així successivament.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/m²-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis, neteja o manteniment derivats de l'ús del local, que són a compte de l'EF. Seràn per compte i risc de l'arrendatari la totalitat dels tributs que graven o puguin gravar l'activitat a desenvolupar al local arrendat; en especial, l'arrendatari s'ha de fer càrrec de l'impost de Béns Immobles que correspongui.
CANVIS PREVISTOS	En alguna estació, els locals adjudicats es poden veure afectats per les obres d'ampliació i millora de les estacions esmentades. En aquest cas, l'Administrador de Infraestructuras ha de facilitar, si cal, locals alternatius per a la prestació del servei.

SB-8	ESPAI PER A MÀQUINES DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espais perquè els facin servir les EF per a la instal·lació i explotació de màquines d'autoservei de venda de bitllets i informació.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EF han de fer aquest servei en Autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures. En els espais arrendats, les EF han d'instal·lar màquines per a les funcions de venda de bitllets de serveis de transports de viatgers, i també informació i atenció al client, vinculada amb aquesta activitat, com ara són màquines cancel·ladores, de torn, etc. Els serveis d'ajuda a clients han de correspondre a les EF.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a les diferents EF els espais destinats a col·locació de màquines. S'assigna una superfície estàndard de 0,75m² per màquina. En el cas de màquines a l'exterior, es pot col·locar una envoltant protectora que haurà de tenir amb l'aprovació de l'administrador d'infraestructures. En cas d'equips "el seu torn" inclou la unitat i un monitor Els espais han de disposar d'escomeses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de l'EF. Les màquines s'han de localitzar en un espai del vestíbul amb bona visibilitat, i s'ha d'instal·lar de forma agrupada per traslladar imatge d'unitat de gestió i facilitar-ne l'atenció en cas d'incidències. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias requereix l'autorització dels projectes de manera expressa.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que el procediment estableix. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència ha de ser, com a màxim, el de l'Acord Marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els contemplats en el procediment. En cas que alguna EF, a l'hora de fer la sol·licitud de nous espais, locals o serveis, ja en disposés d'algun de consolidat perquè hi estava restant servei prèviament, aquests elements s'han de tenir en compte a les noves assignacions, en el percentatge que representin.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/màquina-mes (per a una superfície estàndard). Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. Les unitats amb una ocupació més gran que l'estàndard s'han de facturar com a dues unitats. El consum elèctric s'inclou en el preu. No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivades de l'ús de la màquina, que són a compte de l'EF.

SB-9	LOCAL PER AL PERSONAL DE SERVEIS A BORD
DESCRIPCIÓ	Arrendament de locals per al personal de serveis a bord de les EF de viatgers i mercaderies. Es considera personal de serveis a bord: maquinistes, interventors i tripulacions
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les E. Les EF han de fer aquest servei en autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a les diferents EF locals situats perquè puguin atendre el seu personal de bord en l'abast que les EF mateixes defineixin. Així mateix, en algunes estacions, quan no es disposi de locals, l'administrador d'infraestructures pot facilitar espais perquè les empreses ferroviàries instal·lin un mòdul en què prestar el servei. Aquests mòduls han de tenir l'aprovació de l'administrador d'infraestructures. Els locals destinats a l'atenció al personal de serveis a bord s'han d'identificar al plànol de serveis comercials a EF, que ha d'estar a disposició de les EF mateixes quan ho sol·licitin. El local ha de disposar d'escomeses elèctriques per a la instal·lació d'equips propis de l'EF. Dins del local l'EF pot instal·lar tot el mobiliari i equipament que consideri necessaris per a l'atenció del seu personal de serveis a bord. No s'autoritza la instal·lació de suports propis d'informació fora del local o situats a la façana del local mateix, perquè es visualitzin des de l'exterior del local, llevat de la identificació corporativa de l'empresa. Si cal fer obres d'adequació a l'interior del local, es requerirà l'aprovació del projecte visat de forma expressa per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que el procediment estableix. La sol·licitud de llarga durada, com a màxim el de l'acord marc. Com que és un servei bàsic es garanteix almenys un local per al personal de servei a bord a totes les EF que ho sol·licitin i tinguin parada comercial a l'estació; la resta d'espais estan subjectes a disponibilitat.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els contemplats en el procediment. En cas que alguna EF, a l'hora de fer la sol·licitud de nous espais, locals o serveis, ja en disposés d'algun de consolidat perquè estava prestant servei prèviament, aquests elements s'han de tenir en compte a les noves assignacions, en el percentatge que representin.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/m2-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis o manteniment derivats de l'ús del local, que són a compte de l'EF. Han de ser per compte i risc de l'arrendatari la totalitat dels tributs que graven o puguin gravar l'activitat a desenvolupar en el local arrendat; en especial, l'arrendatari s'ha de fer càrrec de l'impost de béns immobles que correspongui.
CANVIS PREVISTOS	En alguna estació, els locals adjudicats es poden veure afectats per les obres d'ampliació i millora de les estacions esmentades. En aquest cas, l'Administrador de Infraestructuras ha de facilitar, si cal, locals alternatius per a la prestació del servei.

SB-10	SERVEI ADIF SOBRE ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA A LES ESTACIONS		
DESCRIPCIÓ	Posada a disposició de les empreses ferroviàries d'un servei per facilitar l'accessibilitat de les persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda a les estacions, tot assistint-les en el trànsit i fent servir, per a això, mitjans mecànics, o mitjançant l'acompanyament personal tant en estacions amb servei permanent com amb servei puntual. A les estacions amb servei puntual, s'inclou per al viatger la pujada o la baixada; i, si cal, l'acomodament a la plaça amb l'ancoratge i el desancoratge de cadira de rodes en el lloc establert per a aquesta finalitat. L'abast del servei es fa segons l'evolució del trànsit ferroviari, les necessitats de les empreses ferroviàries i les sol·licituds de les associacions de persones amb discapacitat i les diferents Administracions Públiques.		
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per Adif		
CONDICIONS DE SERVEI	A cadascuna de les estacions s'ha de definir un punt de trobada per a recepció i acollida dels clients. L'administrador d'infraestructures ha de definir per quins mitjans ha de rebre la informació de les Empreses Ferroviàries per conèixer en tot moment en quines estacions, per a quins trens i quina necessitat d'assistència s'ha de prestar. El servei d'assistència a persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda ha d'incloure les modalitats següents: • Servei permanent: Es presta a estacions que disposen d'Assistent de Mobilitat de manera presencial, de manera continuada i al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Les sol·licituds d'assistència s'han de cobrir amb una antelació amb una antelació de fins a 30 minuts abans de la sortida del tren. A l'annex 1, inclòs a l'apartat 7.3.15, es detallen les estacions on es presta aquest servei. (*) A l'estació de Madrid Chamartín - Clara Campoamor, com a conseqüència de les obres que està duent a terme Adif-Alta Velocidad, tal com s'ha informat a les EE.FF. afectades, s'ha experimentat un increment en els itineraris i els encaminaments que s'han de realitzar des del centre ADIF ACERCA, fins a la localització dels trens, cosa que es tradueix en un temps d'execució més gran de les assistències. Conseqüentment, en aquesta estació, únicament es podrà donar cobertura a les sol·licituds d'assistència realitzades amb una antelació de 45 minuts previs a la sortida del tren • Servei puntual: Es presta en estacions que no disposen d'Assistent de Mobilitat de manera presencial, sinó que l'Assistent acudeix a l'estació per fer una assistència prèvia sol·licitud de les empreses ferroviàries amb una antelació mínima de 12 hores a la sortida del tren. Inclou la pujada o la baixada del viatger; i, si cal, l'acomodament a la plaça amb l'ancoratge i el desancoratge de cadira de rodes en el lloc establert per a aquesta finalitat. A l'annex 2, inclòs a l'apartat 7.3.15, es detallen les estacions on es presta aquest servei. Els serveis es prestaran tant a l'estació d'origen del viatge com a la d'arribada.		
SOL·LICITUDS	Amb la màxima antelació possible i, com a mínim, amb els temps indicats per a les modalitats permanent i puntual.		
CRITERIS DE PRIORITAT	Es garanteixen totes les assistències que compleixin amb els terminis establerts i, en la mesura que sigui possible, el principi bàsic del servei és que un viatger amb discapacitat o mobilitat reduïda mai podrà deixar de ser atès si ho demana.		
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Unitat de facturació:	Servei permanent: €/Viatger equivalent Servei Puntual: €/Assistència	Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.
CANVIS PREVISTOS	L'evolució dels trànsits per les EF pot afectar la demanda prevista en termes de volum de pujada i baixada de viatgers. Aquesta circumstància pot requerir l'adopció, per part de l'administrador d'infraestructures, de mesures d'optimització i de racionalització en la prestació d'aquest servei. Entre les possibles mesures per adoptar hi ha les següent: • Una adequació dels recursos posats a disposició en funció de la demanda prevista. • Una ampliació del termini per a la prestació del servei en estacions permanents. • El canvi de la modalitat de prestació del servei, amb la possibilitat de determinar, en funció de la demanda, que estacions amb servei d'assistència permanent passin a oferir assistència puntual o viceversa.		

SERVEIS AUXILIARS

OFERTA DE SERVEIS

Les EF, una vegada han obtingut l'adjudicació de capacitat d'infraestructura, poden necessitar prestar determinats serveis a les estacions de viatgers per fer les seves operacions comercials vinculades amb el transport ferroviari.

Les empreses ferroviàries que vulguin dur a terme un servei que es pugui considerar auxiliar s'han d'adreçar a la seu electrònica de l'administrador d'infraestructures a fi que es puguin analitzar els espais disponibles i la compatibilitat amb el funcionament del conjunt de l'estació.

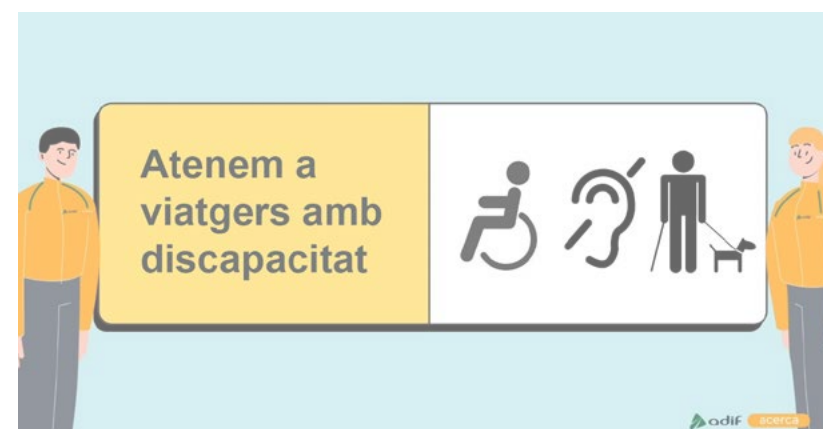
Si l'administrador d'infraestructures ha acceptat que l'empresa ferroviària presti el servei demanat com a auxiliar, l'empresa ferroviària ha de sol·licitar la capacitat, segons es determina en el procediment establert a aquest efecte, ja que pot ser necessari l'ús d'espais (locals, naus, andanes...) a l'estació.

L'administrador d'infraestructures haurà d'assignar la capacitat d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris.

L'administrador d'infraestructures no té l'obligació de prestar els serveis auxiliars demanats, però, si n'ofereix la prestació a alguna empresa ferroviària, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

Oferta:

SERVEIS AUXILIARS	ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS
SX-4	Espais per prestar serveis d'atenció i informació puntual
SX-5	Espai per a emmagatzematge d'equipaments mòbils
SX-6	Punt de control d'accés a andanes
SX-7	Espai per a Punt d'atenció d'última hora
SX-8	Armariets en Vestidor d'ús compartit
SX-9	Gestió d'Objectes perduts
SX-10	Local per a atenció a clients
SX-12	Servei Adif sobre assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda per a la pujada i baixada de trens



DESCRIPCIÓ D'OFERTA DE SERVEIS

La descripció, els requisits, les condicions de prestació, etc. de cada servei es recullen de forma individualitzada en les corresponents fitxes descriptives.

SX-4	ESPACIS PER PRESTAR SERVEIS D'ATENCIÓ I INFORMACIÓ PUNTUAL
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espais perquè les E. F. hi prestin exclusivament servei d'informació i atenció puntual als clients.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EF han de fer aquest servei en autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents E. F. els espais destinats a col·locació de taulells, banderoles, etc. Els espais poden disposar, si el client ho demana, d'escomeses elèctriques per a la instal·lació d'equips propis de l'EF. Cal l'autorització expressa de l'administrador d'infraestructures per al tipus de taulell/banderola per instal·lar. No es poden instal·lar taulells/banderoles que ocupin un espai de més de 4 m2. El muntatge, desmuntatge i emmagatzematge, si cal, i també la neteja i el manteniment, els ha de fer l'EF.
SOL·LICITUDS	Anuals, mensuals, diàries i per hores, segons el que el procediment estableix.
CRITERIS DE PRIORITAT	No escau
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Les unitats de facturació són les següents: • €/m2-mes • €/m2-dia • €/m2-hora (mínim una hora) • Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4 • El consum elèctric s'inclou en el preu • No s'hi inclou l'emmagatzematge dels taulells/banderoles quan el client el demani • No s'hi inclou servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats

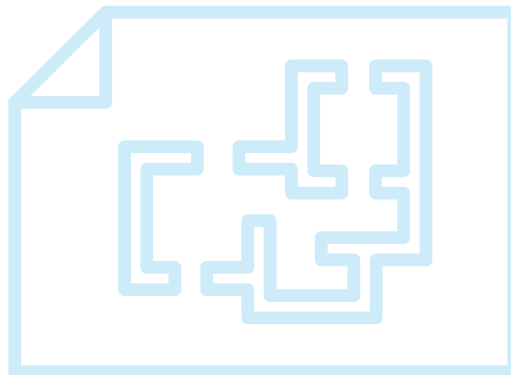
SX-5	ESPAI EN ANDANES PER A EMMAGATZEMATGE D'EQUIPAMENTS MÒBILS
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espais amb poca visibilitat en andanes on les EF poden emmagatzemar equipaments mòbils per fer activitats complementàries al servei de transport de viatgers.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EF gestionen en Autoprestació els espais arrendats per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents EF els espais en andanes que es destinen a l'emmagatzematge d'equipaments mòbils (ex.: maquinària de neteja o altres elements mòbils...). Si les E. F. instal·len algun mòdul o tanquen l'espai destinat a aquest servei, el projecte s'haurà d'aprovar per part de l'administrador d'infraestructures. Les EF han de complir les Normes de Seguretat i els Procediments d'Execució i Seguiment d'Activitats establerts per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que el procediment estableix. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència és, com a màxim, el de l'Acord Marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els que el procediment contempla.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/m²-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. Si calen escomeses elèctriques, la instal·lació de les que siguin necessàries va a càrrec de l'EF. No s'hi inclou el consum elèctric. No s'hi inclou servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats.

SX-6	CONTROL COMERCIAL PREVI D'ACCÉS A TRENS
DESCRIPCIÓ	Realització d'operacions de control comercial d'accés a trens per part de les EF.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EF poden fer servir, si n'hi ha, els elements que l'administrador d'infraestructures faciliti per fer aquest servei en Autoprestació.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents EF un taulell perquè puguin fer el control preventiu de les condicions decontractació de transport del client abans de l'accés i embarcament a trens. Els taulells poden ser fixos o mòbils. Així mateix, les E. F. poden fer servir elements de suport propis (banderoles, orientadors de fluxos, etc.) per fer millor les operacions. Els elements de suport no poden incorporar en cap cas publicitat sobre els productes o serveis que les EF ofereixen. Les EF disposen d'un màxim de 30 minuts per fer aquest control previ a la sortida del tren.
SOL·LICITUDS	Anuals, per estació i rang de numeració de trens.
CRITERIS DE PRIORITAT	No escau.
CONDICIONS ECNÒMIQUES	La unitat de facturació és €/tren. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.

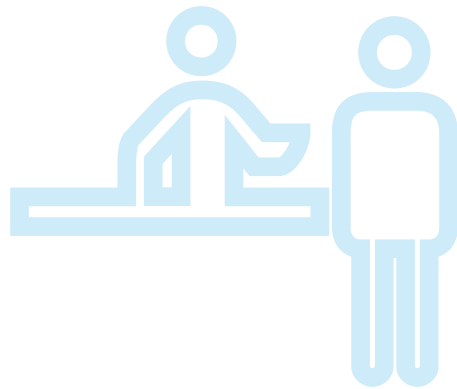


SX-7	PUNTO DE ATENCIÓN DE ULTIMA HORA
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espai perquè les EF prestin serveis auxiliars d'informació als viatgers, atenció al client, atenció de darrera hora, etc.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EF han de gestionar aquest servei en autoprestació als espais arrendats per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents EF taulells, a les zones d'embarcament, perquè puguin prestar aquest servei. Aquests elements poden ser fixos o mòbils. Els espais han de disposar d'escomeses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de l'EF. Hi ha dues possibilitats de punt d'atenció d'última hora: • Espai de fins a 2m² (per instal·lar-hi taulell) en zones d'embarcament o pròximes. En aquest cas poden ser fixos o mòbils. • Espai de fins a 15m² fora de zones d'embarcament perquè s'hi instal·li un taulell o espai d'atenció al client.
SOL·LICITUDS	El tipus de sol·licitud pot ser anual i pluriennal. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència ha de ser, com a màxim l'acord marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els que el procediment contempla. Si alguna EF, a l'hora de fer la sol·licitud de nous espais, locals o serveis, ja en té algun de consolidat perquè hi prestava servei abans, aquests elements s'han de tenir en compte per a les assignacions noves, en el percentatge que representin.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Les unitats de facturació són: • €/taulell-mes, per a espais de fins a 2m² en zones d'embarcament. • €/m²-mes, per a espais de fins a 15m² fora de les zones d'embarcament. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. Als taulells de fins a 2m² mòbils, s'inclou el consum elèctric. Els taulells de 2m² i 15m² fixos no inclouen el consum elèctric. No s'hi inclou servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats. No s'hi inclou el consum de dades.

SX-8	ARMARIET EN VESTIDOR D'ÚS COMPARTIT
DESCRIPCIÓ	Utilització de mòduls d'armariets en vestidor no atès i d'ús compartit, per a personal operatiu de les EF.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures mitjançant l'arrendament d'armariets.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures pot facilitar a les diferents EF armariets individuals en vestidors compartits. Els espais se situen en locals tancats, totalment acabats, i poden disposar de sistema de control d'accés. Els armariets han d'estar numerats per identificar-los i tindran pany; se'n facilitarà la clau d'accés o es lliuraran dues claus per armariet. El vestidor tindrà bancs, penjadors, i escomeses elèctriques i aigua calenta i freda. El manteniment i la neteja dels espais de vestidor d'ús compartit els farà l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. L'administrador d'infraestructures no es fa responsable del contingut dels armariets.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que el procediment estableix. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència és, com a màxim, el de l'Acord Marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els que el procediment contempla.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/armariet-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. El consum elèctric s'inclou en el preu.



SX-9	GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS
DESCRIPCIÓ	Gestió d'objectes que els clients han perdut, lliurats a les estacions de destinació final dels trens, que es lliuraran al propietari o a la persona que aquest autoritzi mitjançant l'acreditació deguda.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de garantir la traçabilitat de l'objecte perdut des que l'EF el dipositi fins que es lliuri al propietari, o es doni de baixa i es lliuri per abandonament a l'administració local corresponent. Per afavorir que els propietaris recuperin els objectes, les EF han de lliurar, a les estacions de final de recorregut dels trens, els objectes localitzats, al més aviat possible. Els objectes que continguin documentació de caràcter personal es lliuraran als cossos i forces de seguretat de l'Estat. No s'admetrà la recepció de productes peribles.
SOL·LICITUDS	Anuals.
CRITERIS DE PRIORITAT	No escau.
CONDICIONS ECNÒMIQUES	La unitat de facturació és: €/mes per categoria d'estació. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.



SX-10	LOCAL PER A ATENCIÓ PREFERENT A CLIENTS
DESCRIPCIÓ	Arrendament de locals perquè les EF prestin el servei d'atenció preferent als clients
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EF han de prestar aquest servei als clients a les estacions en règim d'autoprestació següents: 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 i Zaragoza Delicias.
CONDICIONS DE SERVEI	Les EF poden fer un servei d'atenció preferent als clients en sales dedicades a aquesta finalitat. Les sales destinades a aquesta atenció preferent s'han d'identificar al plànol de serveis comercials a les EF que se'ls han de posar a disposició quan ho sol·licitin. Les sales han de disposar d'escomeses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de l'EF. Dins del local l'EF pot instal·lar tot el mobiliari i equipament que consideri necessaris per prestar serveis. Si cal fer obres d'adequació a l'interior del local, es requerirà l'aprovació del projecte visat de forma expressa per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que el procediment estableix. En qualsevol cas, les sol·licituds de llarga durada han de tenir un termini de vigència de, com a màxim, el de l'acord marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els que el procediment contempla.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és €/m²-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis, neteja o manteniment que tinguin a veure amb l'ús del local, que són a càrrec de l'EF. Han de ser per compte i risc de l'arrendatari la totalitat dels tributs que graven o puguin gravar l'activitat a desenvolupar en el local arrendat; en especial, l'arrendatari s'ha de fer càrrec de l'impost de béns immobles que correspongui.
CANVIS PREVISTOS	En alguna estació, els locals adjudicats es poden veure afectats per les obres d'ampliació i millora de les estacions esmentades. En aquest cas, l'Administrador de Infraestructuras ha de facilitar, si és possible, locals alternatius per a la prestació del servei.

SX-12	SERVEI ADIF SOBRE ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA PER A LA PUJADA I BAIXADA DE TRENS	
DESCRIPCIÓ	Posada a disposició de les Empreses Ferroviàries d'un servei per facilitar l'accessibilitat als trens a les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, tot assistint-les en la pujada i en la baixada i en l'acomodament a les seves places; i, si cal, amb l'ancoratge i el desancoratge de cadira de rodes en el lloc establert per a aquesta finalitat, fent servir mitjans mecànics o mitjançant l'acompanyament personal.	
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per Adif, prèvia sol·licitud i formalització del contracte corresponent amb l'EF.	
CONDICIONS DE SERVEI	A cadascuna de les estacions s'ha de definir un punt de trobada per a recepció i acollida dels clients. L'administrador d'infraestructures ha de definir per quins mitjans ha de rebre la informació de les empreses ferroviàries per conèixer en tot moment en quines estacions, per a quins trens i quina necessitat d'assistència s'ha de prestar. El servei d'assistència a persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda ha d'incloure: • Servei permanent: Es presta a estacions que disposen d'Assistent de Mobilitat de manera presencial, de manera continuada i al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Les sol·licituds d'assistència s'han de cobrir amb una antelació de fins a 30 minuts abans de la sortida del tren. A l'annex 1, inclòs a l'apartat 7.3.15, es detallen les estacions on es presta aquest servei. Els serveis es prestaran tant a l'estació d'origen del viatge com a la d'arribada.	
SOL·LICITUDS	Amb la màxima antelació possible i, com a mínim, amb els temps indicats per a la modalitat de servei permanent.	
CRITERIS DE PRIORITAT	Es garanteixen totes les assistències que compleixin els terminis establerts i, en la mesura que sigui possible, el principi bàsic del servei és que a un viatger amb discapacitat o mobilitat reduïda sempre se l'ha d'atendre si ho sol·licita.	
CONDICIONS ECONÒMIQUES	La unitat de facturació és:	Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI DE TITULARITAT I GESTIÓ EXCLUSIVA DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA

De conformitat amb l'article 96.1 de la Llei 38/2015, del sector ferroviari, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de percebre de les empreses ferroviàries que facin servir les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i també les estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i altres instal·lacions de servei, l'abonament de les taxes regulades en aquesta secció, que reben el nom de "cànon ferroviari".

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció de l'article 100 (d'acord amb la modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, per la Llei 26/2022, de 19 de desembre), s'estableix que els administradors d'infraestructures ferroviàries determinen les tarifes, aprovant un Reglament adoptat pel seu Consell d'Administració que s'haurà de publicar al Boletín Oficial del Estado i incorporar a la Declaració sobre la xarxa.

El Consell d'Administració d'ADIF-Alta Velocidad, en l'ús de les facultats que té conferides, a la sessió celebrada el dia 30 de setembre de 2024, ha aprovat, previ dictamen del Consell d'Estat, el Reglament de determinació dels cànon ferroviari, que ha estat publicat al BOE novembre de 2024, i ha estat incorporat a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

Els cànon meritats des de la publicació d'aquest Reglament, al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) fins a la seva entrada en vigor, es regeixen per la normativa vigent en el moment de la meritació.

Així mateix, el punt Set de la Disposició Transitòria Primera del Reglament de determinació dels cànon ferroviari, Subvenció per Compensació de Tarifa a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF - Alta Velocidad: determina el següent:

"El Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible, sobre la base del que estableix el conveni subscrit amb l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad: "Conveni entre Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible (Administració General de l'Estat) i ADIF-Alta Velocidad, per a la sostenibilitat econòmica de les infraestructures ferroviàries que integren la seva xarxa, durant el període 2021-2025 de data 26 de juliol de 2021 (publicat a el Butlletí Oficial de l'Estat núm. 185 de data 4 d'agost de 2021), que preveuen aportacions per a la compensació de reduccions de tarifes, compensarà els administradors d'infraestructures ferroviàries per la diferència existent entre els cànon que aquestes entitats haurien d'haver percebut mitjançant l'aplicació de les quanties unitàries previstes als títols II i III d'aquest Reglament i les abonades efectivament pels obligats al pagament com a conseqüència de les liquidacions emeses amb les quanties unitàries establertes en aquesta disposició transitòria".

La quantia dels cànon exigits per la utilització d'instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries no ha de superar el cost de la prestació més un benefici raonable, de conformitat amb l'article 96.5 de la LSF.



Constitueix el pressupòsit de fet dels cànon contemplats a l'article 98 la utilització de les instal·lacions de servei amb la gestió reservada en exclusiva als administradors generals d'infraestructures, en les modalitats següents:

- a) Cànon per fer servir estacions de transport de viatgers (Modalitat A).
- b) Cànon per fer servir altres instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructura (Modalitat B). Aquesta modalitat inclou la utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentat i neteja, i de subministrament de combustible. També s'inclou en aquesta modalitat la utilització de vies en estacions de viatgers com a vies d'apartat i per fer determinades operacions.

Es distingeixen les modalitats del cànon següents:

- **Modalitat B1** - Utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobra, de manteniment, rentat i neteja i subministrament de combustible.
- **Modalitat B2** - Vies d'estacions de viatgers fetes servir com a vies d'apartat.
- **Modalitat B3** - Vies fetes servir per a determinades operacions; distingint-ne, alhora, dues tipologies:
 - 1^{er} Tipus A: Neteja del tren interior o exterior mínim (frontals i vidres de portes i finestres).
 - 2^{on} Tipus B: Operacions de càrrega i descàrrega de serveis a bord, utilització d'escomeses d'aigua, utilització d'instal·lacions de combustible, utilització d'escomeses elèctriques, utilització d'instal·lacions de buidatge WC i equips fets servir.

- c) Cànon per fer servir punts de càrrega titularitat dels administradors generals d'infraestructura (Modalitat C). Aquesta modalitat inclou la utilització de les vies de càrrega i descàrrega de mercaderies.

Aquests cànon no inclouen el servei de subministrament d'energia elèctrica, d'aigua, de gasoil, de telèfon ni cap altre subministrament o servei; i, per tant, van a càrrec de l'obligat les despeses per consums o subministraments que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias faciliti o presti.

Per a la utilització de les instal·lacions de servei en les modalitats B i C cal l'obtenció de capacitat a la instal·lació, que l'obligat ha de sol·licitar a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, excepte en el cas de la utilització de vies en estacions de viatgers com a vies d'apartat. L'administrador d'infraestructures pot adjudicar la capacitat per vies completes, per períodes d'ús continuat d'anys o mesos, o per períodes puntuals d'hores o dies, mitjançant el procediment corresponent, que es publicarà a la Declaració sobre la xarxa. En cap cas no es pot cedir a tercers parts la capacitat adjudicada.

Per fer servir les vies en estacions de viatgers com a vies d'apartat, els administradors d'infraestructures han de fer servir els gràfics d'ocupació de via en estacions.

En les modalitats B i C, sempre que no estigui saturada, la instal·lació la podran fer servir diversos adjudicataris per un mateix període de temps, encara que la Instal·lació mateixa estigui assignada inicialment a un adjudicatari principal.

Els criteris d'aplicació els determinen els administradors d'infraestructures.

Tenen la consideració d'obligats al pagament d'aquest cànon les empreses ferroviàries que fan servir les instal·lacions de servei corresponents a cada modalitat. En les modalitats B i C, també tenen aquesta consideració altres candidats, com ara els titulars de material rodant ferroviari, els agents de transport, els carregadors, els operadors de transport combinat i, també, altres prestadors de servei.

El període impositiu coincideix amb el mes natural.

La meritació es produeix el darrer dia del període impositiu.

Aquestes modalitats s'han d'imputar al període impositiu en què es fan servir les instal·lacions de servei o en què s'han pogut fer servir.

Les notificacions de les liquidacions dels cànon ferroviaris es faran preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat resulti obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'ha d'efectuar en el termini de vint dies hàbils des que es produeixi la notificació, mitjançant transferència bancària al compte de l'entitat de crèdit que presti el servei de caixa a aquesta Administració, i que ha de venir indicada a la liquidació. Es considera que s'ha fet el pagament en la data en què hagi entrat l'import corresponent al compte indicat en els termes de l'article 37 del Reglament General de Recaptació.

El període executiu de recaptació comença l'endemà del venciment del termini indicat anteriorment. Es meriten amb l'inici del període esmentat els recàrrecs del període executiu (d'acord amb el que estableixen la Llei General Tributària i la Llei General Pressupostària).

Per a la determinació de la quantia dels cànons que regula l'article 98 són aplicables els criteris següents, als quals es pot incorporar un benefici raonable:

A) CÀNON PER LA UTILITZACIÓ D'ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS (MODALITAT A)

Mitjançant aquesta modalitat es repercutiran els costos associats al manteniment i la conservació d'estacions, costos de reposició, així com les despeses financeres i les associades a la prestació de serveis de recepció obligatòria que resultin essencials per a la utilització de les estacions, com ara les d'informació sobre ubicació de serveis i trens, climatització, neteja, vigilància i control de seguretat dels viatgers i els seus equipatges. A aquests efectes, la declaració sobre la xarxa pot incloure una classificació d'estacions per categories derivades dels serveis prestats.

Per a una repercussió de costos més precisa, es tindran en compte els tipus de trens i els tipus de parades i si es fan fora de l'horari d'obertura de les estacions.

Les quanties seran aplicables per cada parada a l'estació de trens que estiguin fent servei de transport de viatgers o per hora o fracció de temps d'obertura extraordinària de les estacions, i es publicaran a la declaració sobre la xarxa.

Per determinar aquesta modalitat de cànon, els administradors d'infraestructures consideraran criteris que tinguin en compte la intensitat d'ús de les estacions de viatgers, en funció del nombre de viatgers pujats i baixats.

Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 98.1 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la utilització de les estacions de transport de viatgers.

La quota íntegra es determinarà en funció de la categoria de les estacions publicada en aquesta Declaració sobre la Xarxa, sobre la base dels criteris de classificació que s'inclouen a l'Annex III del Reglament de determinació dels cànons ferroviaris i, addicionalment, per cada parada a l'estació de trens que es trobin fent servei de transport de viatgers, tenint en compte la intensitat d'ús de les estacions de viatgers, en funció del nombre de viatgers pujats i baixats en aquesta i en el cas de l'obertura extraordinària de l'estació el temps d'obertura (hora o fracció), segons les tarifes següents:

La tarifa a aplicar a una estació per a cada viatger pujat o baixat passarà a ser la corresponent a la categoria immediatament inferior quan el nombre de serveis bàsics prestats sigui igual o inferior al nombre de serveis bàsics inclosos a la categoria inferior més la meitat de la diferència fins al nombre de serveis bàsics de la categoria superior. Una vegada reclassificada a la categoria inferior, el procés es reiterarà si el nombre de serveis prestats així ho determinés.

Si un servei bàsic no és prestat amb els mitjans habituals, però es continua prestant en situació «degradada», és a dir, en tot cas es presta, es comptarà dins del nombre de serveis bàsics prestats. L'Administrador de Infraestructuras notificarà als operadors ferroviaris aquesta circumstància tan aviat com sigui coneguda.

La modificació del cànon no és aplicable a la categoria 5, en ser aquesta la categoria inferior.

La quantia d'aquesta modalitat de cànon es calcula:

- a) En estacions de categoria 1, 2, 3, 4 o 5 multiplicant la tarifa unitària pel nombre de parades, considerant la categoria de l'estació, el tipus de parada i el tipus de tren, i sobre la base de les tarifes següents.

CÀNON PER A LA UTILITZACIÓ D'ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS · MODALITAT A				
CLASSIFICACIÓ ESTACIÓ	TIPUS PARADA	LLARGA DISTÀNCIA	INTERURBÀ	URBÀ-SURBURÀ
	€/PARADA TREN			
1	DESTINACIÓ	164,0000	33,7842	8,1082
	INTERMÈDIA	63,7800	13,1383	3,1532
	ORIGEN	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINACIÓ	78,1100	16,0904	3,8617
	INTERMÈDIA	30,3800	6,2574	1,5018
	ORIGEN	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINACIÓ	75,2111	15,0422	3,6101
	INTERMÈDIA	29,2487	5,8497	1,4039
	ORIGEN	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINACIÓ	33,4830	6,6966	1,6072
	INTERMÈDIA	13,0212	2,6042	0,6250
	ORIGEN	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINACIÓ	13,4793	2,6959	0,6470
	INTERMÈDIA	5,2419	1,0484	0,2516
	ORIGEN	14,9770	2,9954	0,7189



La tarifa anterior s'incrementarà tenint en compte la intensitat d'ús de l'estació. A aquest efecte, es computaran els viatgers pujats i baixats declarats per les empreses ferroviàries de viatgers, a cada parada a l'estació, diferenciant per tipus viatger, multiplicats per les tarifes següents:

CÀNON PER A LA UTILITZACIÓ D'ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS (INTENSITAT D'ÚS INSTAL·LACIONS ESTACIONS DE VIATGERS)			
€/VIATGER PUJAT I BAIXAT	LLARGA DISTÀNCIA	INTERURBÀ	URBÀ-SUBURBÀ
	0,4084	0,0871	0,0209

Per tant, la quota líquida del cànon per utilització d'estacions de transport de viatgers de categoria 1, 2, 3, 4 o 5 es calcula aplicant la fórmula següent:

$$CI = P + FI$$

En què:

CI: Quantia íntegra.

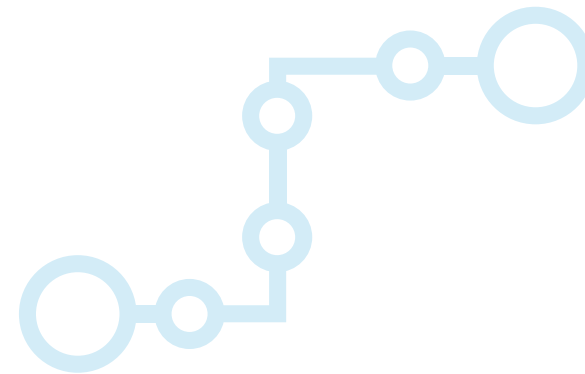
P: Parades, és l'import resultant de multiplicar la tarifa unitària de cada parada, segons la categoria de l'estació, el tipus de parada i el tipus de tren, pel nombre de parades mensuals que realitza cada tren.

FI: Factor d'intensitat d'ús de les instal·lacions d'estacions, que es calcula atenent el nombre de viatgers pujats i baixats declarats mensualment per les empreses ferroviàries a cada parada d'estació, multiplicat per la tarifa segons el tipus de viatger.

- b) En estacions de categoria 6, aplicant a cada nucli de rodalies les quanties unitàries resultants dels costos d'explotació del conjunt d'estacions d'aquesta categoria per nucli de rodalies.

El cànon s'estableix per línia o nucli de rodalies i any, i se'n fracciona el pagament en dotze mensualitats de la manera següent:

CÀNON PER A LA UTILITZACIÓ D'ESTACIONS DE VIATGERS · CATEGORIA 6	
NUCLI	IMPORT MENSUAL: EUROS
Asturias	7.046
Barcelona	59.783
Bilbao	24418
Cádiz	291
Madrid	274.035
Málaga	26.728
Murcia	3.733
San Sebastián	27.269
Santander	1.927
Sevilla	2.220
Valencia	11.229
Asturias (RAM)	15.078
Murcia (RAM)	4.987
Cantabria (RAM)	7.969
Vizcaya (RAM)	2.123
León (RAM)	3.376
TOTAL MENSUAL	472.212



- c) Per serveis fora de l'horari d'obertura de les estacions, la quota íntegra es calcula multiplicant la tarifa unitària que figura a continuació pel nombre d'hores o fracció d'obertura extraordinària de les estacions, en funció de la categoria de l'estació.

Aquesta modalitat s'aplicarà en els casos de circulació de trens especials de viatgers, amb parada a estacions fora del seu horari d'obertura i tancament que generin la necessitat d'una obertura extraordinària.

Els horaris d'obertura i tancament de les estacions de transport de viatgers, excloses estacions de rodalies i en amplada mètrica, es troben disponibles al web de l'Administrador de Infraestructures, com Annex a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

Les quanties aplicables per hora i fracció són:

CÀNON PER OBERTURA EXTRAORDINÀRIA D'ESTACIONS	
CATEGORIA ESTACIÓ	€/HORA
1	632
2	108
3	51
4	23
5	10
6	7

Les taules de referència mostres la classificació de les estacions per categories.

Per determinar aquest cànon els obligats al pagament han de presentar mensualment una declaració d'informació amb els viatgers pujats i baixats.

La declaració d'informació s'ha de fer en un fitxer amb les dades i l'estructura següent:

- Número de tren 5 bytes.
 - Data viatge format AAAAMMDD 8 bytes.
 - Codi operador 2 bytes.
 - Codi estació de pujada 5 bytes.
 - Codi estació de baixada 5 bytes.
 - Nombre de viatgers 7 bytes.
 - Trajecte (sempre D) 1 byte.
 - Tipo de tren 1 byte.
- L** LD/AVE Llarga Distància / Alta Velocidad
I Interurbà
U Urbà

B) CÀNON PER LA UTILITZACIÓ D'ALTRES INSTAL·LACIONS DE SERVEI, (MODALITAT B)

Mitjançant la modalitat referida a la utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobra, de manteniment, de rentat i neteja i de subministrament de combustible, es repercutiran els costos directament associats al manteniment i reposició de les instal·lacions utilitzades. La quantia dependrà del tipus de característiques de la via utilitzada i el seu equipament, del temps d'utilització, que pot quedar establert per anys, mesos, dies o hores autoritzades d'utilització. Per a una repercussió de costos que permeti una gestió eficient d'aquestes instal·lacions, la metodologia de càlcul ha d'incloure un coeficient de rendiment que permeti l'aplicació de descomptes o recàrrecs en funció d'aquest temps d'utilització.

Així mateix, els administradors d'infraestructures poden aprovar, publicant-ho a la Declaració sobre la Xarxa, l'aplicació d'una bonificació per concurrència, quan la instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos secundaris, i una bonificació per a apartat de material de llarga durada, en aquelles vies que s'estableixin adequades per a aquesta finalitat.

Aquesta modalitat també pot incloure, en els termes establerts pels administradors generals d'infraestructures i publicats a la Declaració sobre la Xarxa, una addició que penalitzi aquells casos en què, havent-se adjudicat capacitat per a una determinada instal·lació i període, es cancel·li amb anterioritat a la finalització del període adjudicat.

El catàleg de vies disponibles, les seves característiques i el seu equipament es publicarà a la Declaració sobre la Xarxa.

En el supòsit en què les vies de viatgers s'utilitzin com a vies d'apartat, per al càlcul del cànon es considera el temps d'estacionament i l'horari en què pot haver-hi més saturació a l'estació. Amb caràcter general s'estableix un període de quinze minuts durant el qual el cànon no és aplicable.

Als efectes de còmput del temps d'estacionament a les andanes no es consideraran les parades intermèdies d'un trajecte comercial, ni aquells en què l'Administrador de Infraestructuras Ferroviaries decideixi la permanència del tren a la via d'estacionament.

Per a la liquidació del cànon en aquest supòsit d'utilització de vies com a vies d'apartat, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviaries utilitzarà els gràfics de ocupació de via en estacions per trens programats del darrer exercici vigent, que estaran a disposició de l'obligat al pagament.

Els costos imputables a aquesta modalitat d'utilització de vies d'estacions de viatgers com a vies d'apartat corresponen als costos directament associats al manteniment i conservació de les instal·lacions utilitzades.

Els costos que es poden repercutir en aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servei corresponen als directament associats al manteniment i la conservació de les instal·lacions, la maquinària i els equips utilitzats.

Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 98.1 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentat i neteja i de subministrament de combustible. També s'inclou en aquesta modalitat la utilització de vies en estacions de viatgers com a vies d'apartat i per fer determinades operacions.

Es distingeixen les modalitats del cànon següents:

- A) **Modalitat B1** – Utilització de vies d'apartador, formació de trens i maniobra, manteniment, rentat, neteja i subministrament de combustible.
- B) **Modalitat B2** - Vies d'estacions de viatgers utilitzades com a vies d'apartador.
- C) **Modalitat B3** – Vies utilitzades per a la realització de determinades operacions, i es distingeixen, alhora, 2 tipologies:

1r tipus A: Neteja del tren interior o exterior mínim (frontals i vidres de portes i finestres).

1r tipus B: Operacions de càrrega i descàrrega de serveis a bord, utilització de preses d'aigua, utilització d'instal·lacions de combustible, utilització de preses elèctriques, utilització d'instal·lacions de buidatge i equips utilitzats.

- * **Per a la modalitat B1**, la quota íntegra és la resultant de computar l'import per utilització de la via completa autoritzada, l'import associat a l'equipament amb què està dotat aquesta via i l'import de l'equipament opcional sol·licitat, aplicant l'import unitari de cada concepte per les unitats corresponents, prorratejant per al període sol·licitat i afectat pel coeficient de rendiment en funció del temps objecte d'autorització (anys, mesos, dies, hores), segons la fórmula següent:

$$\text{Cànon B1} = (\text{equip C base C}) \times T \times K \text{ (fórmula d.1)}$$

En què:

- **C base** = (Longitud de la via × Cvia) (Longitud de catenària × Ccatenària) (núm. desviaments × Cdesviament)
- **C equipament** = (Σin = 1Li * Cequipamentslinealsi) Σin = 1n.o i * Cequipamentslinealsi.
- **T** = Núm. d'anys autoritzats per a períodes anuals.
- **T** = Núm. de mesos autoritzats/12 per a períodes mensuals.
- **T** = Núm. de dies autoritzats/365 per a períodes per dies.
- **T** = Núm. d'hores autoritzades/8760 per a períodes per hores.
- **K** = Coeficient de rendiment, que permet l'aplicació de descomptes/recàrrecs en funció del temps objecte d'autorització, d'acord amb la taula següent:

PERÍODE D'ÚS CONTINUAT	COEFICIENT DE RENDIMENT
PER 4 ANYS	0,96
PER 3 ANYS	0,97
PER 2 ANYS	0,98
PER 1 ANY	1,00
PER MESOS	1,35

PERÍODE D'ÚS PUNTUAL	COEFICIENT DE RENDIMENT
PER DIES	2,00
DURANT HORES	2,50

La quantia mínima per utilització d'instal·lacions de servei per a proveïment de combustible, per a tots els punts de subministrament de combustible d'ADIF-Alta Velocidad, fixos i mòbils, és de 3,7500 €.

La quantia mínima per la utilització de la resta d'instal·lacions de servei subjectes a aquesta modalitat serà l'equivalent al d'un període mínim d'ús de cada instal·lació de servei de 4 hores.

De la mateixa manera, s'estableixen bonificacions per concurrència, quan una instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos adjudicataris secundaris i bonificacions per apartat de material de llarga durada, segons es determina a la LSF.

Així com Addicions o Penalitzacions per als subjectes passius que, havent obtingut una adjudicació de capacitat per a determinada instal·lació i període, cancel·lin aquesta reserva amb anterioritat a la finalització del període adjudicat, segons es determina a la LSF.

Per al càlcul del Component Base s'estableixen les quanties següents:

CÀNON PER UTILITZACIÓ D'APARTADORS DE FORMACIÓ DE TRENS I MANIOBRES, DE MANTENIMENT, DE RENTADA I NETEJA I DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLE (MODALITAT B)	
COMPONENTS BASE	
C Via	5,4020 €/m de via/any
C Catenària	1,8260 €/m de catenària/any
C Desviament tipus I (manual)	564,7550 €/un./any
C Desviament tipus II (telecomandat)	2.165,9540 €/un./any
COMPONENTS D'EQUIPAMENT ASSOCIATS A LA VIA	
C Passadís entrevies	1,1910 €/m de via/any
C II·luminació via	1,3680 €/m de via/any
C II·luminació platja	2,0260 €/m de via/any
C Xarxa de protecció contra incendis	5,9530 €/m de via/any
C Moll de càrrega/descàrrega	52,4900 €/m de via /any
COMPONENTS D'EQUIPAMENT OPCIONALS	
C Safata recollida greixos	521,5160 €/un./any
C Safata recollida carburant	820,0490 €/un./any
C Escales d'accés a cabina	20,9450 €/un./any
C Fossa-forat de descàrrega	118,0500 €/un./any
C Fossa de manteniment (sense preses)	188,3880 €/un./any
C Rampa per a càrrega/descàrrega	602,6130 €/un./any
C Presa de subministrament d'aigua, electricitat o aire comprimit	43,7500 €/un./any

a) Per a aquesta modalitat del cànon s'estableixen les bonificacions següents:

1. Bonificació per concurrència.

Quan una instal·lació sigui utilitzada per un adjudicatari principal i un o diversos adjudicataris secundaris, l'import del cànon es calcularà de la manera següent:

Per als adjudicataris secundaris serà l'import resultant d'aplicar a la fórmula descrita anteriorment en aquest apartat un coeficient d'ús puntual K:

$$\text{Canon B1} = (\text{Cbase equipament}) \times T \times K$$

Per a l'adjudicatari principal, a partir del moment de la utilització de la via a la instal·lació per un segon adjudicatari, l'import del cànon serà el resultant d'aplicar a la fórmula de càlcul anterior un coeficient T igual a la diferència entre el temps adjudicat inicialment i el temps concedit al segon o segons adjudicataris. La resta dels paràmetres es mantindran segons el càlcul inicial.

2. Bonificació per a apartat de material de llarga durada.

Per a aquelles vies especialment adequades per a l'apartat de material rodant ferroviari per a llarga durada, se'ls aplicarà un descompte al cànon d'aquesta Modalitat B1 als components base, i que s'indica al quadre següent, segons la categoria de la via, segons es estableix a la Declaració sobre la Xarxa.

VIES D'APARTAT	DESCOMPTE PERCENTATGE
CATEGORIA I	0
CATEGORIA II	50

b) Així mateix, s'estableix un recàrrec als adjudicataris que, havent obtingut una adjudicació de capacitat per a determinada instal·lació i període, cancel·lin aquesta reserva amb anterioritat a la finalització del període adjudicat, i queda determinat d'aquesta forma l'import de la penalització:

1r Per a aquelles instal·lacions sense capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús puntual, per un dia complet o per hores:

- Les cancel·lacions fetes amb una antelació de més de 24 hores a l'ús de la instal·lació no tenen cap penalització.
- Les cancel·lacions fetes amb una antelació de menys de 24 hores a l'ús de la instal·lació han d'abonar el cent per cent del cànon.

2n Per a aquelles instal·lacions amb capacitat reservada que hagin estat sol·licitades per a un període d'ús continuat o bé per a un període d'ús puntual per dies complets, les cancel·lacions s'han de fer amb una antelació mínima de 30 dies naturals i:

- Si no s'ha utilitzat el 50% del període adjudicat, hauran d'abonar un import mínim equivalent al 50 per cent de l'import total del cànon.
- Si s'ha utilitzat més del 50 per cent del període adjudicat no tindran cap penalització.

- * Per a la modalitat B2, la cota integral serà la que resulti d'aplicar a cada tren la tarifa unitària pel temps d'estacionament en funció del període horari i la categoria de l'estació.

Es distingeixen dos períodes horaris en funció de la saturació a les estacions, el període de saturació ordinària comprès entre les 5:00 hores i les 23:59 hores i el període horari de menor saturació comprès entre les 0:00 hores i les 4:59 hores per al qual s'estableix una tarifa reduïda.

Aquesta modalitat s'aplicarà en els casos de circulació de trens especials amb parada a estacions fora del seu horari d'obertura i tancament que generin la necessitat d'una obertura extraordinària.

CATEGORIA D'ESTACIONS	SATURACIÓ ORDINÀRIA DE 5:00 H A 23:59 H TIPUS D'ESTACIONAMENT			SATURACIÓ BAIXA DE 00:00 H A 04:59 H TIPUS D'ESTACIONAMENT		
	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

Les taules de referència mostren la classificació de les estacions per categories.

TIPUS D'ESTACIONAMENT	
A	Per cada 5 minuts addicionals o fracció entre 15 minuts. i 45 min.
B	Per cada 5 minuts addicionals o fracció entre 45 minuts. i 120 min.
C	Per cada 5 minuts addicionals o fracció a partir de 120 min.

S'estableixen les quanties següents: Amb caràcter general s'estableix un període de quinze minuts durant el qual el cànon no és aplicable.

Als efectes de càlcul del temps d'estacionament a les andanes no es consideraran les parades intermèdies d'un trajecte comercial, ni aquells en què l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries decideixi la permanència del tren a la via d'estacionament.

Per a la liquidació del cànon en aquest supòsit d'utilització de vies com a vies d'apartat s'utilitzaran els gràfics d'ocupació de via.

- * Per a la modalitat B3, a quota íntegra serà la que resulti d'aplicar la tarifa unitària, determinada en funció de la categoria de l'estació i del tipus d'operació a realitzar al tren, al nombre d'operacions de cada tipus realitzades durant el temps d'estacionament.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE VIES EN ESTACIONS DE VIATGERS PER A LA REALITZACIÓ DE DETERMINADES OPERACIONS	
OPERACIÓ	EUROS
Operació neteja de tren a estacions categoria 1-2.	0,6818
Operació neteja de tren a la resta d'estacions.	0,5681
Càrrega i descàrrega a bord del tren a estacions categoria 1-2.	0,6722
Càrrega i descàrrega a vora del tren a la resta d'estacions.	0,5601
PER ALTRES OPERACIONS	0,3947

A les Taules de Referència, es troben classificades les Estacions per categories

El catàleg de vies disponibles, les seves característiques i el seu equipament es detallen al catàleg annex a aquesta declaració sobre la xarxa.



C) CÀNON PER UTILITZACIÓ DE PUNTS DE CÀRREGA TITULARITAT DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA (MODALITAT C)

Mitjançant aquesta modalitat es repercutiran els costos directament associats al manteniment i la reposició de les vies de càrrega i descàrrega de mercaderies i l'equipament addicional que, si és el cas, hi pugui estar associat. Per fer-ho, s'han d'emprar els components base, bonificacions i penalitzacions del cànon d'utilització de vies d'apartat, de formació de trens i maniobra, de manteniment de rentat i neteja i de subministrament de combustible als quals s'ha d'afegir el tipus de paviment, amb les quanties que determinin els administradors d'infraestructures i que seran objecte de publicació a la Declaració sobre la Xarxa.

Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 98.1 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, l'ús de punts de càrrega titularitat dels administradors generals d'infraestructura, que inclou la utilització de vies de càrrega i descàrrega de mercaderies.

Per a la utilització d'aquestes instal·lacions de servei, caldrà l'obtenció de capacitat a la instal·lació, que serà requerida per l'obligat al pagament a l'Administrador de Infraestructuras.

El catàleg de punts de càrrega disponibles, les característiques dels seus components bàsics i equipament es publicarà a la Declaració sobre la Xarxa.

La quota íntegra d'aquesta modalitat és la resultant de computar l'import per utilització de la via completa autoritzada, el component associat a l'ús de la franja de superfície paral·lela a via (platja), l'import associat a l'equipament amb què està dotat aquesta via i l'import de l'equipament opcional sol·licitat, aplicant l'import unitari de cada concepte per les unitats corresponents, prorratejant per al període sol·licitat i afectat pel coeficient de rendiment establert.

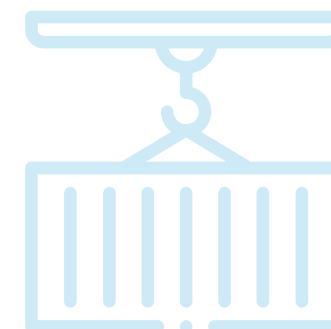
L'import es calcula mitjançant l'aplicació de la fórmula següent:

$$\text{Canonc} = (\text{Cbase} + \text{Cequipamiento}) \times T \times K$$

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:



CÀNON PER UTILITZACIÓ DE PUNTS DE CÀRREGA TITULARITAT DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRASTRUCTURA (MODALITAT C)

COMPONENTES BASE

C Via	5,4020 €/m de via/any
C Catenària	1,8260 €/m de catenària/any
C Desviament tipus I (manual)	564,7550 €/un.-any
C Desviament tipus II (telecomandat)	2.165,9540 €/un./any
C Platja tipus I (formigó/llamborda)	19,3400 €/m-any
C Platja tipus II (aglomerat)	11,2320 €/m-any
C Platja tipus III (tot-u)	5,1910 €/m-any

COMPONENTS D'EQUIPAMENT ASSOCIATS A LA VIA

C Passadís entrevies	1,1910 €/m de via/any
C Il·luminació via	1,3680 €/m de via/any
C Il·luminació platja	2,0260 €/m de via/any
C Xarxa de protecció contra incendis	5,9530 €/m de via/any
C Moll de càrrega/descàrrega	52,4900 €/m de via/any

COMPONENTS D'EQUIPAMENT OPCIONALS

C Safata recollida greixos	521,5160 €/un./any
C Safata recollida carburant	820,0490 €/un./any
C Escales d'accés a cabina	20,9450 €/un./any
C Fossa-forat de descàrrega	118,0500 €/un./any
C Fossa de manteniment (sense preses)	188,3880 €/un./any
C Rampa per a càrrega/descàrrega	602,6130 €/un./any
C Presa subministrament d'aigua, electricitat, aire comprimit	43,7500 euros/un./any



7.3.2.3. DESCRIPCIÓ DE LES CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES DE LA INSTAL·LACIÓ

FITXES DESCRIPTIVES D'INSTAL·LACIONS DE SERVEI

De conformitat amb l'Article 4 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, els explotadors d'instal·lacions de servei han d'elaborar una descripció de les instal·lacions de servei i dels serveis de què siguin responsables, que haurà d'incloure la informació que consta a l'article esmentat.

Per facilitar l'accés a la informació de les característiques tècniques de les instal·lacions de servei, l'administrador d'infraestructures ha desenvolupat una aplicació informàtica anomenada PISERVI, portal d'Instal·lacions de Servei, disponible al web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR.

PISERVI permet accedir a la informació de les instal·lacions de servei: terminals de càrrega, estacions de viatgers, instal·lacions de manteniment, carregadors privats, canviadors d'eixos, etc., mitjançant cerques selectives a partir de criteris com ara: ubicació geogràfica, tipus d'instal·lació, tipus de servei, etc., cosa que facilita la planificació dels serveis ferroviaris per part de les empreses ferroviàries i altres operadors logístics.

Així mateix, té un mapa interactiu de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) amb capacitat de combinar diferents criteris de cerca. En aquest cas, les instal·lacions resultat de les cerques s'han de representar sobre el visor de mapes i se'n pot seleccionar i visualitzar la Fitxa Descriptiva.

[Accés a PISERVI](#) 

Document disponible al lloc web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR.

PLANIMETRIA BÀSICA DE SERVEIS A LES ESTACIONS DE VIATGERS

Les empreses ferroviàries interessades a obtenir informació addicional sobre la planimetria bàsica d'una estació de viatgers han de consultar amb:

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

7.3.2.4. PREUS

CONDICIONS GENERALS DE FACTURACIÓ DELS SERVEIS CONNEXOS

Els preus establerts a cada categoria dels serveis ferroviaris connexos no inclouen excepte indicació expressa, els costos de subministraments d'energia elèctrica, d'aigua, de gas, de comunicacions o de subministraments o serveis similars, a compte de les EE.FF. les despeses per consums o subministraments que faciliti o presti l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

En aquells casos que les EE.FF. no puguin contractar directament els subministraments amb les empreses subministradores, es tindrà en compte el següent:

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, en cas de realitzar la prestació dels subministraments, efectuarà el càlcul dels costos corresponents als consums de la manera següent:

SUBMINISTRAMENTS INCLOSOS EN EL PREU DEL SERVEI

Per a l'establiment del preu del servei s'ha considerat un consum mitjà estimat tenint en compte el consum dels equipaments del sector com, per exemple, en el cas de les màquines autovenda.

SUBMINISTRAMENTS EN CAS DE LOCALS / ESPAIS:

Els consums de servicis subministrats per l'administrador d'infraestructures es calcularan sobre la base de la superfície ocupada del local/espai.

SUBMINISTRAMENTS MESURATS PER COMPTADOR

La unitat tarifària es calcula dividint l'import del rebut periòdic presentat per la companyia subministradora del servei entre el nombre d'unitats de mesura consumides, és un increment del 9 % en concepte de despeses de gestió.

RESTA DELS SUBMINISTRAMENTS

La unitat tarifària es calcula distribuint l'import total del cost del rebut periòdic presentat per la companyia subministradora del servei, tenint en compte els factors següents:

- En el cas de subministrament d'aigua, el cabal de les instal·lacions fetes servir per les EF, i hores de consum, més un increment del 9 % en concepte de despeses de gestió.
- En el cas de subministrament d'energia, la tipologia de les instal·lacions fetes servir per les EF, i hores de consum, més un increment del 9 % en concepte de despeses de gestió.
- En el cas de gas, els metres quadrats totals de la superfície inclosa al rebut periòdic i els metres quadrats de la superfície feta servir per les EF més un increment del 9 % en concepte de despeses de gestió.

PREUS DELS SERVEIS BÀSICS

A les taules següents s'indiquen els preus dels serveis bàsics per categoria d'estació; les quanties indicades estan expressades sense impostos indirectes llevat d'indicació en contra.

Aquests preus entren en vigor l'1 de gener de 2025, tenen vigència fins al 31 de desembre de 2025 i continuen vigents a partir d'aquesta data fins que no se n'aprovin uns de nous que els substitueixin. Són aplicables per als Serveis que es presten a les Instal·lacions de Servei pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les àrees de les zones de servei ferroviari que l'administrador d'infraestructures administra.

SB-1	SERVEI D'ESTACIONAMENT DE TRENS EN VIES AMB ANDANA PER A SERVEIS COMERCIALS, ALTRES OPERACIONS I VIES D'APARTAT
	Els imports es troben disponibles a l'apartat anterior de Cànon per utilització d'altres instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructures, Modalitat B2 i B3 vies amb andana a estacions per a l'estacionament de trens per a serveis comercials de viatgers i altres operacions

SB-5	ACCÉS ALS EDIFICIS I ANDANES A LES ESTACIONS DE VIATGERS PERQUÈ LES FACIN SB- SERVIR VIATGERS
	Els imports estan disponibles a l'apartat anterior de Cànons per la utilització d'estacions de viatgers, Modalitat A.

SB-7	LOCAL PER AL SERVEI DE VENDA DE BITLLETS E INFORMACIÓ QUE S'ATÉN			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m²-mes			
PREUS (DEPENDENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
20,90	17,55	13,57	10,51	5,92
No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis, neteja o manteniment que tinguin a veure amb l'ús del local, que són a càrrec.				

SB-8	ESPAI PER A MÀQUINES DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ máquina - mes - (per a una superfície estàndard de 0,75m²)			
PREUS (DEPENDENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
210,00	151,00	105,00	75,00	54,00
Les unitats amb una ocupació més gran que l'estàndard es facturen com a dues unitats. El consum elèctric s'inclou en el preu. No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivades de l'ús de la màquina, que són a compte de l'EF.				

SB-9	LOCAL PER AL PERSONAL DE SERVEIS A BORD			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m² - mes			
PREUS (DEPENDENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
12,17	10,23	7,90	6,12	4,74
No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis o manteniment derivats de l'ús del local, que són a càrrec de l'EF.				

SB-10	SERVEI ADIF SOBRE ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDÜIDA EN ESTACIONS	
Estacions amb Servei Permanent	€/ Viatger Equivalent	0,1178 €/ Viatger Equivalent
Estacions amb Servei Puntual	€/ Assistència	45,90 €/ Assistència
EQUIVALÈNCIA DE VIATGERS		
Tipologia de Viatger	Viatgers Equivalents	
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBÀ	0,39093	

La determinació dels viatgers equivalents a facturar s'obté multiplicant el coeficient associat a cada tipologia pel total dels viatgers, pujats i baixats, declarats per l'operador ferroviari en el mes corresponent a efectes de cànon.

Atès que l'adequació dels recursos posats a disposició del servei està directament lligada a l'evolució de la demanda prevista en termes de volum de viatgers pujats i baixats a les estacions en què el servei es presta, unit a la necessitat, si és el cas, d'adequació dels recursos posats a disposició del servei en funció d'aquesta, al final de cada semestre es durà a terme la regularització dels imports facturats sobre la base dels preus reals que resultin per al període regularitzat, segons el nombre de viatgers reals i dels costos incorreguts per l'Administrador de Infraestructuras amb les empreses proveïdores del servei, mitjançant l'emissió de factura addicional o nota d'abonament, segons resulti.

Les assistències a les estacions amb servei puntual que s'anul·lin s'han de facturar si l'anul·lació no es produeix amb una antelació superior a tres hores de l'hora del pas del tren per al qual es van sol·licitar.

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA

Els models de sol·licitud dels serveis bàsics en l'àmbit de les estacions de transport de viatgers estan disponibles a l'annex C.

PREUS DELS SERVEIS AUXILIARS

A les taules següents s'indiquen els preus dels serveis auxiliars per categoria d'estació; les quanties indicades s'expressen sense impostos indirectes llevat d'indicació en contra.

Aquests preus entren en vigor l'1 de gener de 2025, tenen vigència fins al 31 de desembre de 2025 i continuen vigents a partir d'aquesta data fins que no se n'aprovin uns de nous que els substitueixin. Són aplicables per als Serveis que es presten a les instal·lacions de servei pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les àrees de les zones de servei ferroviari que l'administrador d'infraestructures administra.

SX-4	ESP AIS PER PRESTAR SERVEIS D'ATENCIÓ I INFORMACIÓ PUNTUAL				
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m² -mes * €/ -m² -dia * €/ -m² -hora (mínim una hora)				
PREUS (DEPENDENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)					
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	PREUS FINS 4 m²	
746,25	537,75	477,75	298,50	€/MES	
233,19	168,04	149,29	93,28	€/DIA	
6,35	4,57	4,06	2,54	€/HORA	
El consum elèctric s'inclou en el preu. No s'inclou l'emmagatzematge dels taulells en cas que el client ho requereixi. No s'hi inclou servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats.					
SX-5	ESPAI EN ANDANES PER EMMAGATZEMATGE D'EQUIPAMIENTS MÒBILS				
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m² -mes				
PREUS (DEPENDENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)					
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5	
1,82	1,54	1,18	0,92	-----	
No s'hi inclou servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats. No s'hi inclou el consum elèctric.					

SX-6	CONTROL COMERCIAL PREVI D'ACCÉS A TRENS			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/tren			
PREUS (DEPENDENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
0,5369	0,5369	0,5369	0,5369	-----
El consum elèctric s'inclou en el preu. No s'hi inclou el consum de dades.				

SX-7	PUNT D'ATENCIÓ D'ÚLTIMA HORA			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/taulell-mes, per a espais de fins a 2 m2 a zones d'embarcament. * €/m2-mes, per a espais de fins a 15 m2 fora de les zones d'embarcament.			
PREUS (DEPENDENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)				
ESPAIS DE FINS A 2 M2 A ZONES D'EMBARCAMENT				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
20,60	20,60	20,60	20,60	-----
ESPAIS DE FINS A 15 M2 FORA DE LES ZONES D'EMBARCAMENT				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
20,90	17,55	13,57	10,51	-----
Als taulells de fins a 2 m2 mòbils, s'inclou el consum elèctric. Els taulells de 2 m2 i 15 m2 fixos no inclouen el consum elèctric. No s'hi inclou servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats. No s'hi inclou el consum de dades.				

SX-8	ARMARIET EN VESTIDOR D'ÚS COMPARTIT			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ armariet-mes			
PREUS (DEPENENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ) EL PREU MENSUAL PER UNITAT D'ARMARIET LLOGADA ÉS EL SEGÜENT:				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
15,45	15,45	15,45	15,45	-----
El consum elèctric s'inclou en el preu.				

SX-9	GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ mes			
PREUS (DEPENENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)				
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5
747,56	235,31	124,10	63,50	-----



SX-10

LOCAL PER A ATENCIÓ PREFERENT A CLIENTS

UNITAT DE FACTURACIÓ

* €/ m²-mes

PREUS (DEPENDENT DE CADA ESTACIÓ I AMB BONIFICACIONS O PENALITZACIONS EN FUNCIÓ DELS VIATGERS OBJECTIU DE L'ESTACIÓ).

CONCEPTE	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
PREU 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
VIATGERS OBJECTIU(*)	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

A les estacions on no s'arribi al 75 % dels viatgers objectiu, s'ha d'aplicar una bonificació del 20 % en el preu. El preu base és aplicable a una estació quan els viatgers se situïn entre el 75% i el 110% dels viatgers objectiu. Un cop assolit el 110%, per cada increment del 5%, el preu aplicable s'incrementarà un 2,5% fins a un màxim del 15%. Mensualment es facturarà la superfície ocupada al preu base corresponent a cada estació i, una vegada determinat el nombre de viatgers anual de cada estació, es liquidaran les bonificacions o revisions de preus corresponents. No inclou les despeses per consums, subministraments, serveis, neteja o manteniment derivats de l'ús del local, que van a càrrec de l'E.F.

* Corresponen als viatgers pujats i baixats per serveis de llarga distància a cada estació durant el 2023. El 2026 s'han d'actualitzar els preus d'acord amb els viatgers reals del 2024.

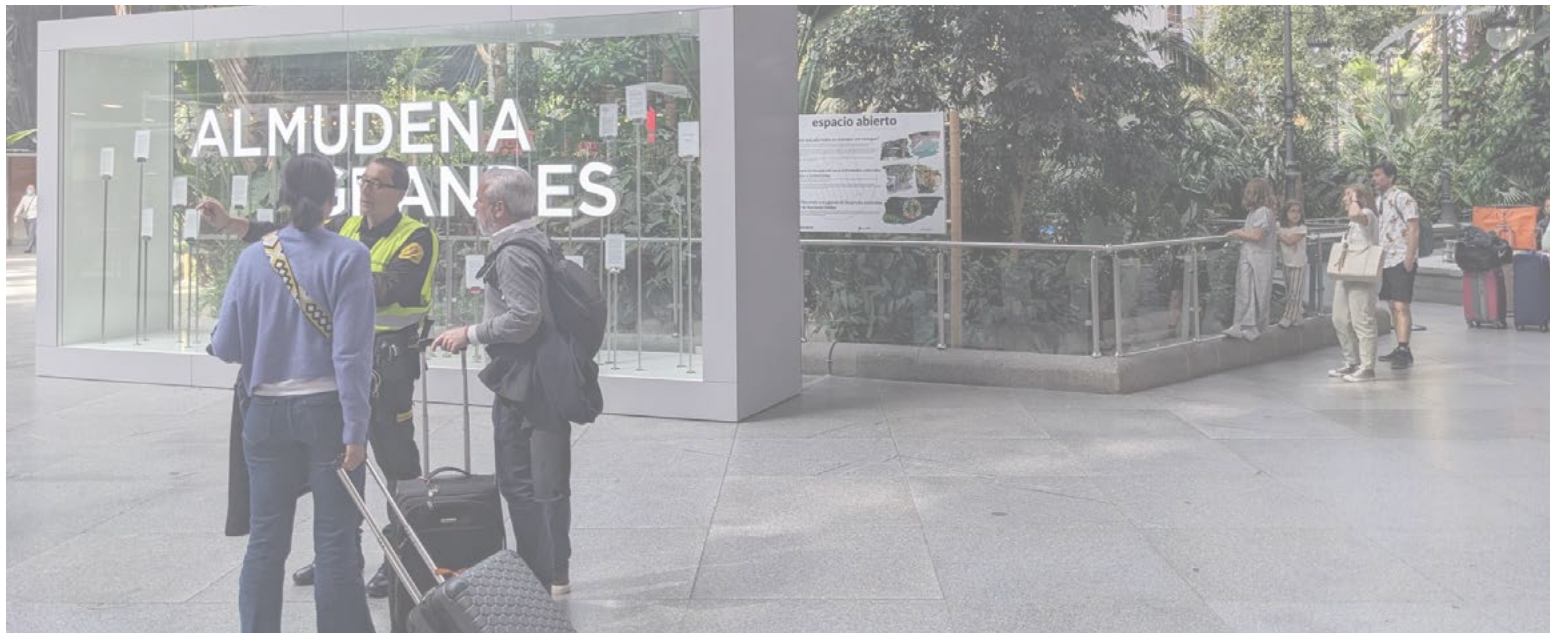


ADIF-AV _DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA_ 2025_ _V1 (ED 28/02/2025)

SX-12		SERVEI ADIF SOBRE ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA PER A LA PUJADA I BAIXADA DE TRENS
Estacions amb Servei Permanent	€/ Viatger Equivalent	TARIFA ANY 2025 - 0,0131 €/Viatger Equivalent
EQUIVALÈNCIA DE VIATGERS		
Tipologia de Viatger	Viatgers Equivalents	Atès que l'evolució dels trànsits per part de les empreses ferroviàries pot afectar la demanda prevista en termes de volum de viatgers pujats i baixats a les estacions on el servei es presta, a més de la necessitat, si escau, d'adequació dels recursos posats a disposició. del servei en funció de la necessitat mateixa, al final de cada semestre es durà a terme la regularització dels imports facturats segons els preus reals que resultin per al període regularitzat, en funció del nombre de viatgers reals i dels costos incorreguts per l'administrador d'infraestructures amb les empreses proveïdores del servei, mitjançant l'emissió de factura addicional o nota d'abonament, segons resulti.
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBÀ	0,39093	

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA

Els models de sol·licitud dels serveis bàsics en l'àmbit de les estacions de transport de viatgers estan disponibles a l'annex C.



TAULES DE REFERÈNCIA PER A L'APLICACIÓ DE CÀNONS PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

Tot seguit es recull la classificació nominativa per categoria de les estacions.

CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONS

TAULA - CLASSIFICACIÓ NOMINATIVA D'ESTACIONS (EN VIGOR DES DEL 01/01/2025)			
CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 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		

TAULA - PRESTACIONS MÍNIMES PER LA UTILITZACIÓ DE LES ESTACIONS DE VIATGERS

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de publicar anualment a la DR les prestacions mínimes segons categoria d'estació de transport de viatgers. A continuació, s'inclou la matriu de serveis per categoria d'estació; aquesta matriu fa referència a una prestació de serveis comuns a totes les estacions d'una mateixa categoria. Certes estacions d'una categoria poden tenir serveis de categoria superior.

SERVEIS	CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5	CATEGORIA 6	OBSERVACIONS
Protecció civil	Mitjans de protecció d'acord amb la normativa, el pla d'autoprotecció o el pla d'emergència	Mitjans de protecció d'acord amb la normativa, el pla d'autoprotecció o el pla d'emergència	Mitjans de protecció d'acord amb la normativa, el pla d'autoprotecció o el pla d'emergència	Mitjans de protecció conforme a normativa, pla d'emergència o mesures d'emergència	Mesures de protecció d'acord amb la normativa. Mesures de seguretat	Mitjans de protecció conforme a normativa, pla d'emergència o mesures d'emergència	
Accessibilitat	Segons la normativa	Segons la normativa	Segons la normativa	Segons la normativa	Segons la normativa	Segons la normativa	
Il·luminació	En accessos, a les andanes, en àrees obertes de l'edifici de viatgers	En accessos, a les andanes, en àrees obertes de l'edifici de viatgers	En accessos, a les andanes, en àrees obertes de l'edifici de viatgers	En accessos, a les andanes, en àrees obertes de l'edifici de viatgers	A les andanes, en àrees públiques obertes	En accessos, a les andanes, en àrees públiques obertes	En horari comercial d'obertura de l'estació
Senyalització	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	D'identificació andanes	D'orientació, d'identificació serveis i àrees	Inclou, a més, identificació de l'estació a totes les categories
Mobiliari per a clients	Bancs, papereres	Bancs, papereres	Bancs, papereres	Bancs, papereres	-	Bancs, papereres	
Informació sobre horaris de trens	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil"	App "Adif al teu mòbil", vitrines, S.I.V.	S.I.V. = Sistema d'informació al viatger, inclou monitors o teleindicators
Protecció contra inclemències climatològiques	Vestíbul i marquesina	Vestíbul i marquesina	Vestíbul i marquesina	Marquesina o refugi	-	Marquesina o refugi	
Temporització	A andanes i vestíbul	A andanes i vestíbul	A andanes i vestíbul	A andanes	-	A andanes	
Informació sobre trens en circulació	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil"	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	S.I.V. = Sistema d'informació al viatger, inclou monitors o teleindicators
Informació sobre l'estació	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia, punts interactius	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	-	App "Adif al teu mòbil", vitrines	

SERVEIS	CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5	CATEGORIA 6	OBSERVACIONS
Atenció a clients	Reclamacions, queixes i suggeriments al lloc web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments al lloc web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments al lloc web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments al lloc web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments al lloc web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments al lloc web "www.adif.es"	
Lavabos	Masculí, femení, adaptat a PMR'S	Masculí, femení, adaptat a PMR'S	Masculí, femení, adaptat a PMR'S	-	-	-	Els lavabos públics gratuïts en zona restringida d'accés a viatgers poden coexistir amb lavabos de pagament en zones públiques de lliure accés
Àrees d'espera	Espai condicionat al vestíbul o sala d'embarcament	Espai condicionat al vestíbul	Espai condicionat al vestíbul	-	-	-	Sala d'embarcament inclou el control d'accessos, mobiliari i equips d'informació per millorar el confort
Climatització	Àrees al vestíbul amb calefacció i refrigeració	Àrees al vestíbul amb calefacció i refrigeració	-	-	-	-	Nivells de consigna d'acord amb la normativa d'eficiència energètica
Mitjans de transport vertical	Ascensors, escales o rampes mecàniques	Ascensors, escales o rampes mecàniques	-	-	-	-	Arriba exclusivament a estacions amb diferents nivells d'altura
Intermodalitat	Espais reservats bus, taxis, altres mitjans de transport, pujada/baixada clients	Espais reservats bus, taxis, altres mitjans de transport, pujada/baixada clients	Espais reservats bus, taxis, pujada/baixada clients	Espais reservats bus, taxis, pujada/baixada clients	-	-	En categories 1 i 2 es disposa d'aparcament de pagament. En estacions intermodals inclou àrees d'intercanvi amb altres modes de transport
Altres equipaments	Carros portaequipatges	-	-	-	-	-	

Per a una repercussió de costos més precisa, es tindran en compte els tipus de trens i els tipus de parades i si es fan fora de l'horari d'obertura de les instal·lacions. Els trens i els viatgers es classificaran, per als efectes de la Modalitat regulada a l'article 7 del Reglament de determinació de cànons ferroviaris, de la manera següent.

TAULA. TIPUS DE TREN A EFECTES DE CÀNON ESTACIONS DE VIATGERS (MODALITAT A.)	
TIPUS	CARACTERÍSTIQUES
Llarga distància	Trens amb trajecte origen-destí superior o igual a 300 quilòmetres. S'hi inclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància amb recorregut inferior a 300 quilòmetres.
Interurbans	Trens amb trajecte origen-destinació inferiors a 300 quilòmetres que almenys parteix del recorregut discorre fora d'un nucli de rodalies. Se n'exclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància.
Urbans o suburbans	Trens el recorregut dels quals discorre íntegrament dins un nucli de rodalies.

7.3.2.5. REQUISITS GENERALS I CONDICIONS D'ACCÉS

CONDICIONS D'ACCÉS A LES ESTACIONS

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot establir condicions particulars d'accés a les estacions de transport de viatgers per raons de seguretat o salut en forma de mesures de control per garantir la permanència de clients i usuaris a les estacions mateixes.

CONDICIONS D'ACCÉS A LES INSTAL·LACIONS I SERVEIS

- Tenen dret a presentar sol·licituds de capacitat les EF que compleixin els requisits reglamentàriament establerts. En el cas dels serveis ferroviaris connexos es considera, a més, com a requisit que els trens que operen facin parada comercial de viatgers a l'estació per a la qual sol·licita l'accés a les instal·lacions i a aquests serveis.
- Les EF han de subministrar la informació comercial de les seves circulacions per mitjà d'un servei de missatgeria normalitzada, segons l'esquema sistematitzat que l'administrador d'infraestructures ha de publicar a la DR. Té especial interès que les EF informin l'administrador d'infraestructures sobre la programació dels trens d'alta capacitat i ocupació. Es tracta de trens amb més de 800 places ofertes i més de 800 viatgers. No cal conèixer el nombre concret de viatgers, sinó la programació de trens d'aquestes característiques per tal de poder millorar la coordinació i prioritització de les operacions amb les EF a les estacions.
- Les EF o tercers són responsables davant l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias dels danys i perjudicis que li causin, tant en persones com en coses, i també a les seves instal·lacions, maquinària, infraestructura ferroviària, etc. En aquest sentit, les EF han de complir els procediments establerts en relació amb el seguiment d'activitats en estacions de viatgers.

- Totes les comunicacions en matèria de sol·licitud de serveis s'han de fer en castellà.
- En els consums de subministraments cal tenir en compte bones pràctiques ambientals i fomentar l'estalvi de recursos naturals.

Si les EF necessiten obtenir més informació sobre el detall de la prestació dels serveis o les ubicacions d'espais disponibles a les estacions, es poden adreçar a la Direcció d'Estacions de Viatgers.

ZONES D'ACCÉS RESTRINGIT A L'INTERIOR (SALA D'EMBARCAMENT I ANDANES)

En algunes estacions de viatgers s'han arranjat zones d'accés restringit previ a l'embarcament dels trens, per la qual cosa caldrà un control previ als clients que hi vulguin accedir. El temps d'antelació amb què es pot accedir a aquestes zones es comunicarà amb antelació a les empreses ferroviàries a fi que n'informin els clients.

Abans d'accedir als trens, les empreses ferroviàries poden fer un control de verificació de les condicions comercials amb què viatgen els seus clients (check in). A aquests efectes, quan sigui possible, les empreses ferroviàries poden fer ús dels punts de control d'accés adjacents, a fi d'agilitzar les operacions d'embarcament al tren, sempre que no interfereixin amb les operacions d'una altra empresa ferroviària, i han de tenir l'autorització de l'administrador d'infraestructures. Així mateix, poden fer servir elements de suport propis (banderoles, orientadors de fluxos, etc.) per fer millor les operacions. Els elements de suport no poden incorporar en cap cas publicitat sobre els productes o serveis que les EF ofereixen.

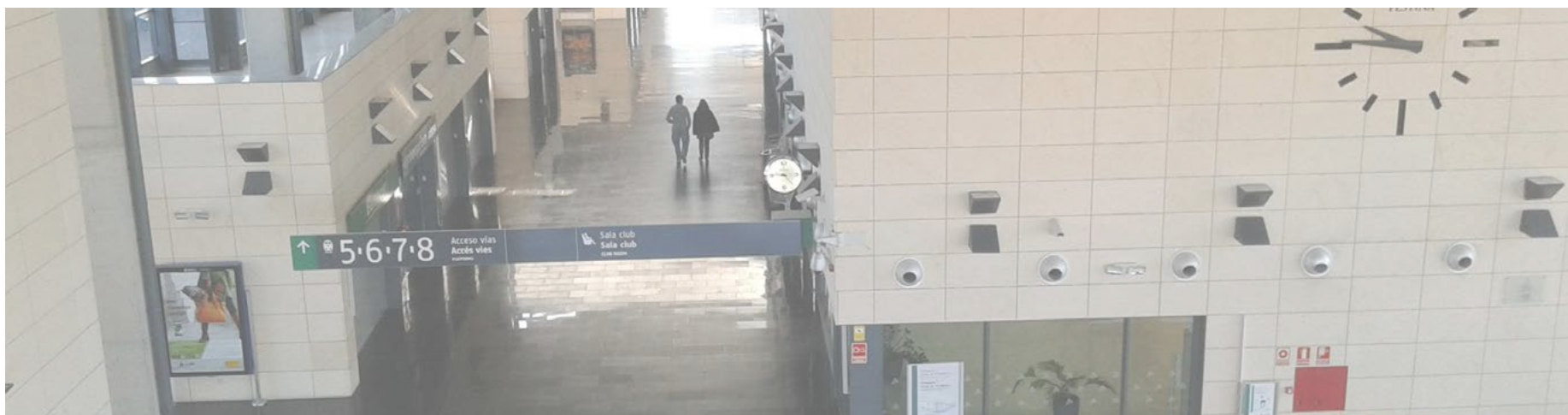
S'estableix un temps màxim de 30 minuts perquè les EF verifiquin les condicions comercials en què viatgen els seus clients.

El control previ d'accés a aquestes zones requereix la normalització de la informació bàsica que consta en els títols de transport.

La tasca encomanada a l'administrador d'infraestructures de garantir la seguretat a les estacions en un context de multioperador, fa necessàries la normalització a la informació que contenen els títols de transport dels diferents operadors que presten serveis de transport de viatgers.

Aquesta homogeneïtzació facilita el control en els accessos a les sales d'embarcament i andanes en el moment de l'accés als trens, tot validant que el títol de transport que es presenta reuneix les garanties mínimes per permetre l'accés a les andanes.

La informació que cada bitllet ha de mostrar obligatòriament s'ha de codificar mitjançant la utilització dels codis tipus AZTEC.



La informació que l'administrador ha de fer servir per identificar un bitllet en el moment de fer el control previ d'accés és la següent:

ORDRE	CAMPS DEL CODI AZTEC	POSICIONS	OBSERVACIONS
1	Un número de control o seqüencial propi de cada empresa	13 posicions	
2	Empresa	5 posicions	
3	Número comercial del tren	5 posicions	
4	Data de viatge	10 posicions	dd/mm/yyyy
5	Hora de sortida del tren	5 posicions	hh:mm
6	Estació d'origen	7 posicions	En cas de bitllets nacionals els dos primers dígit seran 00
7	Estació de destinació	7 posicions	En cas de bitllets nacionals els dos primers dígit seran 00
8	Cotxe	3 posicions	Tren sense reserva vindrà no ple
9	Seient	3 posicions	Tren sense reserva no estarà emplenat
10	Bitllet combinat	2 posicions	En aquest cas es completaran amb 00
11	Estació intermèdia el bitllet combinat	7 posicions	En cas de bitllets nacionals els dos primers dígit seran 00
12	Reservat a l'administrador d'infraestructures	33 posicions	En aquest cas es completaran amb 00
13	Espai perquè els operadors el facin servir de forma discrecional (*)	316 posicions	
14	Firma SHA1withDSA (**)	100 posicions	Signatura dels camps anteriors (1 al 13) amb l'algorisme SHA1withDSA

El codi AZTEC imprès als bitllets ha de tenir les característiques tècniques següents:

- Capes: 10
- Mida: 57x57 píxels
- Capacitat: 516 dígit · 414 lletres · 256 bytes

Les posicions inicials que no tinguin cap valor es representaran amb zeros, per evitar confondre camps blancs amb camps nuls.

Com a consideració prèvia, cal indicar que els camps de l'1 a l'11 són tots llegibles.

(*) Si l'operador ho necessita, pot fer servir l'espai lliure del camp 13.

(**) S'inclourà al camp 14 una signatura del contingut dels camps de l'1 al 13 per evitar que es manipuli; per a aquesta signatura, es farà servir l'algorisme SHA1withDSA. Cada operador ha de tenir una clau privada feta servir per signar, i una altra de pública (coneguda per l'administrador d'infraestructures) que es fa servir per validar la signatura.

7.3.2.6. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

L'adjudicació de capacitat en instal·lacions de servei (vies) que l'administrador d'infraestructures gestiona o explota es descriu a l'apartat 7.3.1. Disposicions Comunes.

L'adjudicació de capacitat perquè les empreses ferroviàries puguin prestar determinats serveis als seus clients a les estacions de viatgers, o demani, en el cas que l'administrador d'infraestructures els presti, serveis a l'administrador, es preveu en un procés específic.

PROCÉS PER A LES SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI I ALS SERVEIS VINCULATS O CONNEXOS AL TRANSPORT FERROVIARI EN ESTACIONS DE VIATGERS

Aquest procediment ha de ser aplicable, amb caràcter general, als accessos a les instal·lacions i a tots els serveis vinculats al transport ferroviari de viatgers en estacions de viatgers.

1. ESCRIPCIÓ DEL PROCÉS

1.1. TIPUS DE SOL·LICITUDS

PER NECESSITATS

De conformitat amb el Reglament d'execució 2017/2177 de la Comissió de 22 de novembre de 2017, les sol·licituds es diferencien entre:

a) Accés a les instal·lacions de servei

Són les que requereixen un espai a l'estació de viatgers perquè l'empresa ferroviària pugui fer el servei que ha previst.

b) Accés als serveis ferroviaris connexos

Són els que l'administrador d'infraestructures, com a explotador del servei, presta ell mateix i l'empresa ferroviària ho demana.

A cadascuna de les sol·licituds s'ha d'especificar el tipus a què es correspon.



EN FUNCIÓ DE L'ÚS

Ateses les diferents característiques dels serveis, l'empresa ferroviària pot fer diferents tipus de sol·licituds en funció de les característiques de cadascun dels serveis, fent servir els models de sol·licitud inclosos a l'annex C.

Al final d'aquest apartat hi ha una taula resum dels tipus de sol·licituds que es poden requerir sobre els serveis que, en tot cas, es desenvolupen a cada fitxa de servei recollida en aquest capítol.

Els tipus de sol·licituds que es poden fer són:

a) D'ús continuat

Són aquelles en què l'empresa ferroviària necessita un servei de manera continuada durant un període de temps, que pot ser d'anys o mesos. Es diferencien al seu torn a:

DESCRIPCIÓ DE LA SOL·LICITUD DEL SERVEI CONTINUAT	TIPUS	PROCÉS COORDINAT
Plurianuals, màxima durada Acord Marc	A1	Sí
Anual	A21	Sí
	A22	No
Mensual	A32	No

L'empresa ferroviària ha d'especificar, a la sol·licitud, la durada que desitja per a cada servei, en funció de les que s'han previst a la fitxa de servei de cadascun.

b) D'ús puntual

Són les que l'empresa ferroviària requereix un servei de manera puntual durant un període de temps que pot ser de dies, hores o per tren. Es diferencien al seu torn a:

DESCRIPCIÓ DE LA SOL·LICITUD DE USO PUNTUAL	TIPUS	PROCÉS COORDINAT
Dies	B1	No
Hores	B2	No
Tren	B3	No

L'empresa ferroviària ha d'especificar, a la sol·licitud, la durada que desitja per a cada servei, en funció de les que s'han previst a la fitxa de servei de cadascun.

1.2. CALENDARI DE SOL·LICITUDS

En el procés d'assignació de capacitat de sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, el compliment dels calendaris programats és essencial per garantir-ne la qualitat i permetre, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris, l'adjudicació a les diferents empreses ferroviàries presents en una estació; i, també, per facilitar que, el conjunt, disposi dels espais necessaris, si escau, per prestar-los.

En tot cas, les sol·licituds poden estar:

a) Subjectes a calendari

SOL·LICITUDS	SOL·LICITUDS SUBJECTES A CALENDARI	TERMINI MÀXIM (1)
A1	Plurianuals, durada màxima Acord marc	Fins a 10 dies després de les dates previstes d'obertura de la finestra els dies 15 de gener, 15 d'abril, 15 de juliol i 15 d'octubre
A21	Anuales	

(1).Dies hàbils

b) No subjectes a calendari

SOL·LICITUTS	SOL·LICITUDS NO SUBJECTES A CALENDARI
A22, A32, B1, B2, B3	Almenys 48 hores abans de la necessitat
B1, B2, B3	Urgents

1.3. FASES DEL PROCÉS

El procés i la gestió de sol·licituds és diferent segons siguin sol·licituds subjectes a calendari (amb coordinació) o no (sense coordinació).

1.3.1. RECEPCIÓ I RESOLUCIÓ DE SOL·LICITUDS

ENVIAMENT I MODE D'ENVIAMENT DE LES SOL·LICITUDS

SOL·LICITUDS SUBJECTES A PROCÉS COORDINAT

Les sol·licituds subjectes a procés coordinat s'han d'enviar, signades digitalment, en els models publicats a la DR per a cadascun dels serveis; i la sol·licitud es pot fer per a un mateix servei i per a diverses estacions en un únic model, sempre que quedi perfectament detallada cadascuna de les sol·licituds. En aquest cas, la sol·licitud es pot tramitar de forma agrupada en un únic expedient, encara que cadascuna de les sol·licituds ha de tenir el seu propi número de registre.

L'enviament de la documentació s'ha de fer per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'ADIF - Alta Velocidad,

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

(Iniciar Nou Tràmit-Formulari de Sol·licituds, presentació d'escrits i comunicacions).

En el cas de la Seu Electrònica de l'administrador d'infraestructures, la capacitat total dels fitxers per sol·licitud es limita a 4,5 Mb, per la qual cosa, en cas que la sol·licitud, escrit o comunicació inclogui documentació annexa que superi els límits establerts, quant al nombre o la mida dels documents annexos, es pot fer un segon assentament registral i si cal, successius assentaments, amb la resta d'informació, tot indicant-hi, a l'assumpte, la referència al número de registre del primer, de manera que es pugui agrupar posteriorment tota la documentació de la sol·licitud.

Per registrar-se els interessats han de disposar de DNI electrònic (en cas que actuïn a títol particular) o Certificat electrònic en vigor (en cas que actuïn a títol privat o com a representants).

Aquesta pàgina farà la identificació d'usuari mitjançant la plataforma Cl@ve. Es redirigirà al sistema de validació d'identitat, tot facilitant diversos mitjans d'autenticació.

Alternativament, hi ha la possibilitat que els interessats puguin presentar les sol·licituds/escrits per mitjà del Registre electrònic general de l'administració general de l'Estat. <https://reg.redsara.es>

El Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat és un registre per a la presentació de documents, per tramitar-los amb destinació a qualsevol òrgan administratiu de l'Administració General de l'Estat, Organisme públic o Entitat vinculat o que en depengui, d'acord amb el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

Igual que a la Seu Electrònica de l'administrador d'infraestructures, per registrar-se, els interessats han de disposar de DNI electrònic (en cas que actuïn a títol particular) o Certificat electrònic en vigor (en cas que actuïn a títol particular o com a representants).

Aquesta pàgina farà la identificació d'usuari mitjançant la plataforma Cl@ve. Es redirigirà al sistema de validació d'identitat, tot facilitant diversos mitjans d'autenticació.

Per a navegadors que no suporten l'execució d'Applets Java cal tenir instal·lat Autofirma.

Instruccions per completar els formularis per mitjà del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat:

- A la casella d'organisme destinatari han de consignar ADIF - Alta Velocidad. El codi DIR d'ADIF - Alta Velocidad és EA0008223.
- A la casella d'assumpte s'han d'indicar: Sol·licitud del servei (poseu el que sigui procedent) a (poseu el nombre d'estacions) estacions.

Es poden adjuntar fitxers i documents que compleixin els requisits següents:

- Formats de fitxers permesos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Grandària màxima per fitxer: 5 Mb.
- Grandària màxima del conjunt de fitxers adjunts: 15 Mb.
- Nombre màxim de documents per adjuntar: 5.

En el cas que la sol·licitud, escrit o comunicació inclogui documentació annexa que superi els límits establerts, quant al nombre o mida dels documents annexos, es pot fer un segon assentament registral amb la resta d'informació, tot indicant, a l'assumpte, la referència al número de registre del primer.

SOL·LICITUDS NO SUBJECTES A PROCÉS COORDINAT

L'empresa ferroviària ha d'enviar la sol·licitud de capacitat o de servei per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'ADIF - Alta Velocidad:

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

La resposta de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias a la sol·licitud es farà pel mateix mitjà amb què es va fer la sol·licitud.

ANÀLISI DE DISPONIBILITAT I VIABILITAT

SOL·LICITUDS SUBJECTES A PROCÉS COORDINAT

En rebre's per registre, la data i l'hora de recepció estan perfectament identificades.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'analitzar les sol·licituds rebudes i la disponibilitat de capacitat per atendre-les i, si hi ha capacitat disponible, s'adjudicarà directament, tot iniciant, en cas de conflicte, el procés de coordinació.

De conformitat amb el que estableix l'art.8.3 del Reglament d'execució (UE) 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, si la sol·licitud no conté tota la informació requerida i necessària per adoptar una decisió, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias n'informarà l'empresa ferroviària. El client disposa d'un termini màxim de 10 dies hàbils, a comptar, comptadors des de la recepció, en funció de la sol·licitud feta, per completar la documentació que es requereix. Si la documentació que es requereix no es presenta en aquest termini, la sol·licitud es pot rebutjar.

SOL·LICITUDS NO SUBJECTES A PROCÉS COORDINAT

Són sol·licituds que no requereixen coordinació perquè hi ha disponibilitat perquè les diferents EF les atenguin totes, per la qual cosa, s'ha d'adjudicar directament el servei, segons s'indica al punt c) següent.

De conformitat amb el que estableix l'Article 8.3 del Reglament d'execució (UE) 2017/2177, si la sol·licitud no conté tota la informació requerida i necessària per adoptar una decisió, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias n'ha d'informar l'empresa ferroviària. El client disposarà d'un termini màxim de 5 dies hàbils des de la recepció de la confirmació de lliurament per completar la informació. Si no presenta la documentació en aquest termini, la sol·licitud s'entén rebutjada.

TERMINIS DE RESPOSTA PER A SERVEIS QUE NO REQUEREIXEN PROCÉS DE COORDINACIÓ

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de donar resposta en el termini màxim de cinc dies hàbils que, en cas de ser afirmativa i respondre íntegrament al que se sol·licita, s'ha de considerar adjudicada de manera definitiva. Si l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'incloure algun condicionant a la sol·licitud, enviarà la seva proposta, que el client haurà d'acceptar o rebutjar de manera expressa en un termini màxim de cinc dies hàbils, des de la recepció de la confirmació de lliurament.

Per raons excepcionals i justificades, els clients poden sol·licitar serveis urgents en un termini inferior al previst per als serveis no subjectes a calendari. Aquestes sol·licituds es prestaran només en dies hàbils (de dilluns a divendres), i cal presentar-les abans de les 12:00 h del dia anterior perquè se'n pugui assignar la capacitat.

En cas que hi hagi una necessitat especialment urgent i excepcional fora dels temps abans assenyalats, l'administrador pot autoritzar infraestructures ferroviàries mitjançant un correu electrònic, i formalitzar la sol·licitud posteriorment.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias no garanteix que es puguin atendre totes les sol·licituds fetes urgents, i tampoc garanteix atendre les altres sol·licituds no subjectes a calendari i no urgents que requereixin un temps d'anàlisi que excedeixi les 48 hores d'antelació requerides per a la presentació d'aquest tipus de sol·licituds.

TERMINIS DE RESPOSTA PER A SERVEIS QUE PUGUIN REQUERIR PROCÉS DE COORDINACIÓ

Quan la sol·licitud de servei requereix iniciar el procés de coordinació, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar l'adjudicació provisional i definitiva en els terminis següents amb relació a la sol·licitud presentada, a comptar des del dia hàbil següent a què l'exploador rebi la sol·licitud:

SOL·LICITUDS	SOL·LICITUDS SUBJECTES A CALENDARI	TERMIN I MÀXIM
A1	Plurianuals, durada màxima acord marc	1 mes
A21	Anuals	

1.3.2. PROCÉS DE COORDINACIÓ

Quan l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias rebi una sol·licitud de prestació d'un servei d'accés a les instal·lacions de servei o als serveis ferroviaris connexos per part d'una empresa ferroviària i aquesta sol·licitud sigui incompatible amb una altra sol·licitud o coincideixi amb una capacitat ja assignada, ha d'intentar aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb les empreses ferroviàries afectades, de conformitat amb l'art. 10 del Reglament d'Execució 2017/2177.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'estudiar diferents opcions que permetin conciliar sol·licituds incompatibles d'accés a la instal·lació de servei o a la prestació de serveis a la instal·lació. Aquestes opcions han d'incloure, si escau, mesures que maximitzin la capacitat disponible de la instal·lació, sempre que no comportin inversions suplementàries en recursos o equipament.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés de coordinació, el client les ha de ratificar de manera expressa.

1.3.3. CRITERIS DE PRIORITAT

De conformitat amb l'Art. 11 del Reglament, quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds dels serveis ferroviaris no es puguin compatibilitzar, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de resoldre les sol·licituds d'acord amb els criteris de prioritats següents (*):

- 1.º Les empreses ferroviàries que ja tinguin contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i disposin d'un acord marc.
- 2.º Les empreses ferroviàries que ja tinguin contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i no disposin d'un acord marc.
- 3.º Les empreses ferroviàries amb acord marc i sense contractes existents sobre els serveis o espais per prioritzar.
- 4.º Les empreses ferroviàries sense acord marc i sense contractes existents sobre els serveis o espais a prioritzar.

(*) Aquests criteris només són aplicables després de la signatura dels Acords Marc i la primera sol·licitud de serveis en estacions. Amb caràcter previ a l'entrada en vigor dels criteris, es prioritzaran les sol·licituds en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud o, si escau, compromesos en l'oferta presentada al procés d'adjudicació de capacitat marc.

Dins de cada categoria, s'ha de prioritzar en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud, i prevalen les sol·licituds de les empreses ferroviàries amb més trens amb parada prevista a l'estació, i així successivament.

El càlcul dels trens amb parada prevista a l'estació s'ha de fer en termes de la durada de la sol·licitud associada al criteri de prioritat (Acord Marc, Horari de Servei o Ajustament concertat), incloent-hi els que es consideren de llarga distància i interurbans.

En els casos en què hi hagi contractes previs amb les empreses ferroviàries, però les peticions es facin sobre espais vinculats amb serveis bàsics, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot requerir la modificació de la capacitat atorgada a fi de donar cabuda a nous operadors.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, s'haguessin aprovat per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i realitzat per l'empresa ferroviària.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias també pot tenir presents els aspectes contemplats de forma expressa en l'esmentat Art. 11 del Reglament d'Execució 2017/2177.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés amb intervenció dels criteris de prioritat, el client les ha de ratificar de manera expressa.

1.3.4. RECLAMACIONS

De conformitat amb el que preveuen l'art. 13.5 de la Directiva RECAST i l'art. 14 del Reglament d'execució 2017/2177, si l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias no disposa de cap alternativa viable, i no es poden satisfer totes les sol·licituds de capacitat corresponents a la instal·lació en qüestió, fonamentant-se en les necessitats demostrades per l'empresa ferroviària, aquesta pot reclamar davant l'organisme regulador (CNMC).

2. ÚS DELS ESPAIS ADJUDICATS

Les empreses ferroviàries tenen l'obligació de fer servir els locals/espais adjudicats en les condicions en què els van ser assignats.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot analitzar el nivell d'utilització dels locals/espais assignats i pot revocar-los en cas de no ús total o parcial, sense perjudici de les accions que la LSF contempla i de les que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias emprengui en els casos que signifiquin un trencament important per a un ús eficaç de les instal·lacions de les estacions de viatgers.

Si una empresa ferroviària no té la intenció de fer ús de la capacitat adjudicada, n'ha d'informar l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias sense demores indegudes i conforme als terminis que el punt 3 preveu.

Els criteris de mesura de les instal·lacions que es consideren de seguiment especial per part de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias són:

a) Locals per a la prestació del servei de venda de bitllets i informació que s'atén

Per al mesurament de l'ús sobre aquests locals s'ha de considerar, sobre els quatre mesos anteriors a l'anàlisi, la relació entre el nombre d'hores d'obertura programada amb relació a les hores totals que transcorrin entre els 30 minuts anteriors a la sortida del primer tren de l'empresa ferroviària i els 30 minuts posteriors al darrer tren de l'empresa ferroviària.

b) Espais per al servei de venda de bitllets i informació mitjançant màquines d'autoservei.

Per al mesurament de l'ús sobre aquests espais s'ha de considerar, sobre els quatre mesos anteriors a l'anàlisi, el nombre de dies amb incidències operatives (no funcionament) detectades i comunicades per l'administrador d'infraestructures a l'empresa ferroviària responsable de l'equip.

3. CANCEL·LACIONS DE CAPACITATS ASSIGNADES

Amb caràcter general, les cancel·lacions de sol·licituds fetes amb anterioritat a l'inici de l'ocupació d'un espai o a l'inici d'un servei han de tenir, amb caràcter general, el tractament següent:

- Si es fan amb una antelació de més de 24 hores no han de tenir cap penalització.
- Si es fan amb una antelació inferior a 24 hores, abonaran el 100 % de l'import total pressupostat.

No obstant això, hi pot haver penalitzacions específiques per a determinats serveis que s'especifiquen a les fitxes de descripció del servei.

Les cancel·lacions que se sol·licitin durant l'adjudicació d'un espai o prestació d'un servei han de tenir, amb caràcter general, les penalitzacions següents:

- Si no s'ha fet servir el 50 % del període adjudicat, s'haurà d'abonar un import mínim equivalent al 50 % de l'import pressupostat total.
- Si s'ha fet servir més del 50 % del període adjudicat no hi haurà cap penalització.

No obstant això, hi pot haver penalitzacions específiques per a determinats serveis que s'especifiquen a les fitxes de descripció del servei.

4. COMPROMISOS I GARANTIES MÍNIMES SOBRE DETERMINATS SERVEIS

La naturalesa d'alguns dels serveis previstos, la necessitat de garantir-ne la qualitat i de les inversions que les empreses ferroviàries o l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias puguin dur a terme en determinats espais/locals requereixen uns compromisos mínims per les parts.



4.1. (SB-7) LOCAL PER AL SERVEI DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ ATÈS (SB-9) LOCAL PER AL PERSONAL DE SERVEIS A BORD I (SX-10) LOCAL PER ATENCIÓ PREFERENT A CLIENTS

4.1.1. SOL·LICITUDS A1 PLURIANUALS, MÀXIMA DURADA ACORD MARC

L'empresa ferroviària que tingui locals adjudicats amb una durada màxima de 10 anys, s'haurà de comprometre a romandre-hi 5 anys.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias garanteix la permanència als locals adjudicats durant el termini de l'acord marc, i també les inversions que hagués fet en els termes previstos en aquest document.

4.1.2. SOL·LICITUDS A21 ANUALS

L'empresa ferroviària, prèvia acceptació per part seva dels locals adjudicats per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, s'ha de comprometre a romandre-hi 1 any.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias garanteix la permanència als locals adjudicats durant aquest termini, i també les inversions que hagués fet en els termes previstos en aquest document.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot subscriure acords que excedeixin el termini inicialment previst per a aquest tipus de sol·licituds quan es proposin i aprovin inversions als locals que no es puguin amortitzar en el període contractat.

5. SUSPENSIO O REVOCACIO TOTAL O PARCIAL

5.1. SUSPENSIO

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot requerir que, en determinats serveis, se suspengui, prèvia comunicació a les empreses ferroviàries, la prestació d'un servei per raons de seguretat o gestió d'aforaments als espais de l'estació, i no es poden reclamar danys i perjudicis per aquesta decisió.

5.2. REVOCACIO TOTAL O PARCIAL

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot revocar totalment o parcialment la capacitat atorgada en els supòsits següents:

5.2.1. OBRES DE MANTENIMENT I REMODELACIO

Quan calgui fer obres de manteniment o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, siguin programades o urgents, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot modificar la capacitat assignada prèvia comunicació a les empreses ferroviàries.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar, amb caràcter general, amb almenys sis mesos d'antelació amb relació a l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment o remodelació programades.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar, tan bon punt en tingui coneixement, la necessitat de dur a terme obres de manteniment o remodelació de caràcter urgent.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, si és possible, ha de facilitar, en tots els casos, locals/espais alternatius per prestar aquests serveis.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a modificar les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons sigui de caràcter total o parcial.

5.2.2. NECESSITATS DEL SERVEI FERROVIARI I ALTRES SUPÒSITS

Addicionalment, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot revocar la capacitat per necessitats del servei ferroviari o, quan sigui necessari, disposar dels espais cedits per poder complir una disposició governativa o de qualsevol autoritat de l'administració pública sobre la base de la declaració d'utilitat pública, o d'interès general, o en cas que quedin afectats a conseqüència del canvi d'ús que es pugui produir per la modificació del Pla general d'urbanisme.

En aquests casos, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar a l'empresa ferroviària, per escrit, la revocació de la capacitat, amb una antelació de sis mesos respecte de la data en què s'ha de produir la revocació; i el client s'ha de comprometre, en aquest supòsit, a deixar lliure i expedita a favor de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la instal·lació, dins aquest termini. En aquest supòsit, té dret a ser indemnitzat en la part pendent d'amortitzar de les inversions que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias hagi aprovat prèviament a la revocació de la capacitat.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, si és possible, ha de facilitar, en tots els casos, locals/espais alternatius per prestar aquests serveis.

5.2.3. FALTA D'ÚS TOTAL O PARCIAL

Es pot revocar de manera total o parcial, després d'una anàlisi del nivell d'utilització dels locals/espais assignats, quan s'hagin fet servir menys de:

- Un 80 % a les estacions coordinades
- Un 50 % a la resta de les estacions no coordinades, llevat que això sigui degut a causes no econòmiques alienes al control dels clients

En el supòsit d'apreciar la concurrència aquesta causa de revocació, l'empresa ferroviària es requerirà per a l'ús de les instal·lacions o serveis adjudicats, i se li concedirà, a aquest efecte, un termini raonable no superior a un mes. Si el requeriment resulta desatès, es pot procedir a la revocació.

En els casos en què es detecti una manca d'ús i s'insti a la revocació total o parcial de la capacitat atorgada, les empreses ferroviàries no tenen dret a requerir cap compensació.

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA:

Els models de sol·licitud dels serveis estan disponibles a l'Annex C.

7.3.3. TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES

Les terminals de transport de mercaderies són infraestructures ferroviàries que, connectades a una línia (via), permeten iniciar, complementar o completar el transport ferroviari de mercaderies mitjançant l'execució d'una sèrie d'operacions sobre el tren o sobre la mercaderia que es transporta.

Adif - Alta Velocidad actualment no té aquest tipus d'instal·lacions.

7.3.4. INSTAL·LACIONS DE FORMACIÓ DE TRENS INCLOSES INSTAL·LACIONS PER A MANIOBRES

Són les destinades a fer operacions i moviments del material rodant consistents a agregar o segregar vehicles d'un tren, formar o descompondre un tren, classificar els vehicles o talls de material o desplaçar un tren o vehicles per la mateixa via o d'una a una altra.

ADIF - Alta Velocidad actualment no té aquest tipus d'instal·lacions.

7.3.5. VIES D'APARTAT

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de posar a disposició de les empreses ferroviàries i titulars de material rodant les vies a les instal·lacions de servei que es determinin per a l'apartat de material vinculat al transport de mercaderies (locomotores, vagons individuals o conjunts de vagons); i, també, material per a transport de viatgers (locomotores, cotxes de viatgers, material autopropulsat).

Les vies d'apartat són instal·lacions de servei dedicades a l'apartat de material ferroviari per un temps determinat, si el material està en cicle productiu, o indeterminat, si es tracta de material fora del cicle productiu.

Aquestes instal·lacions disposen de l'equipament descrit al Catàleg de l'Oferta de Capacitat d'Instal·lacions de Servei, que ha de tenir en compte el client, per la influència que pugui tenir en la planificació de les seves operacions.

La immobilització pot tenir a veure amb una finalitat concreta, durant el cicle de transport, o per un temps indeterminat de llarga durada aliè al cicle de transport pròpiament dit.

La prioritat d'apartat ha de ser per al material vinculat amb el cicle productiu. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de destinar i ha de fomentar, fora de les terminals de càrrega i de les estacions de viatgers, altres instal·lacions de servei amb vies d'apartat, especialment adequades per a l'apartat de material rodant ferroviari de llarga durada; és a dir, fora del cicle productiu.

Es considera apartat de llarga durada de material rodant el que hagi de superar o superi un mes i que estigui fora del cicle de transport.

En casos excepcionals, si hi ha capacitat suficient i no ha d'alterar l'operativa normal de la terminal de transport de mercaderies o de l'estació de transport de viatgers, es podrà apartar material diferent del cicle productiu tipus en aquestes instal·lacions de servei, prèvia autorització expressa de l'administrador d'infraestructures.

Queda expressament prohibit l'apartat sota catenària dels vagons que, tot i estar fora del cicle de transport, disposin d'escala d'accés a les parts altes dels vagons, llevat que el client faci l'avaluació de risc elèctric i adopti les mesures necessàries.

En el cas del transport de mercaderies perilloses, en material rodant ferroviari especialitzat, en vagons o en contenidors, només es pot apartar aquest material si està buit sense restes de mercaderies, net i desgaset, d'acord amb les disposicions emmarcades al RID.

Si les instal·lacions de seguretat i el seu equipament tècnic ho permeten, els trens també es poden expedir o rebre directament des d'aquestes vies. Aquesta decisió només correspon al Gestor de Trànsit de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Poden fer ús d'aquest tipus d'instal·lacions de serveis les empreses ferroviàries i els titulars de material rodant ferroviari.

Les vies d'apartat figuren al Catàleg de l'oferta de capacitat a les instal·lacions de servei, que està disponible com a annex d'aquesta DR, i també l'equipament de les vies mateixes, que ha de tenir en compte el client, per la influència que pot tenir en la planificació de les operacions.

7.3.5.1. GESTIÓ DE VIES D'APARTAT ADSCRITES A ESTACIONS COORDINADES

VIES D'APARTAT ADSCRITES A ESTACIONS COORDINADES

La disponibilitat de vies destinades específicament a l'apartat o estacionament temporal de vehicles ferroviaris entre dos usos o assignacions és essencial per a l'explotació adequada de les estacions coordinades. Les empreses ferroviàries poden disposar d'instal·lacions pròpies o de tercers per a aquestes funcions.

Adscrites a algunes estacions coordinades titularitat d'Adif - Alta Velocidad, Adif gestiona determinades instal·lacions de servei, bé de la seva titularitat o de tercers que li han encomanat la seva gestió (la informació detallada es pot consultar al catàleg de vies d'apartat adscrites a estacions coordinades), que posa a disposició de les EF i que es relacionen a continuació:

1. INSTAL·LACIONS DE SERVEI RELACIONADES AMB MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES

- Vies d'apartat de Taller de Renfe de Cerro Negro.*
- Vies d'apartat de Taller de Renfe de La Sagra.*

2. INSTAL·LACIONS DE SERVEI RELACIONADES AMB BARCELONA SANTS

- Vies d'apartat de Taller de Renfe de Can Tunis.*
- Vies de tirada de Sant Andreu Comtal.**

*Es correspon amb vies operatives de taller que RENFE Fabricación y Mantenimiento SME, S.A. ha qualificat de vies d'apartat susceptibles que les explotin amb aquest ús de manera provisional i cedides a Adif - Alta Velocidad per a la seva gestió i adjudicació de capacitat, de conformitat amb el que disposa l'article 42 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i el Reglament d'execució (UE) 2017/2177, de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

**Aquestes vies les ha de gestionar com a vies de circulació sobre la base dels GOV de l'explotació previstos.

La disponibilitat d'estacionament i apartat és tan important per a la prestació del servei que l'adjudicació d'aquestes instal·lacions de servei ADIF - Alta Velocidad l'associa als terminis de sol·licitud de capacitat de la infraestructura de l'horari de servei, ja que la capacitat per a la circulació d'un tren està condicionada tant per la capacitat d'infraestructura en el trajecte, com per les vies d'estacionament i apartat disponibles.

PROCÉS DE SOL·LICITUD DE VIES D'APARTAT PER A ESTACIONS COORDINADES

Les Empreses Ferroviàries, mitjançant l'aplicació SYACIS, han de sol·licitar les vies d'apartat que considerin i el termini de sol·licitud de capacitat.

TIPUS DE SOL·LICITUDS

A- PERÍODES D'ÚS CONTINUAT

Reserva de capacitat per als casos en què el client demani, durant les 24 hores del dia, un ús igual o superior a 30 dies naturals i fins a un màxim d'un any (Horari de Servei).

B- PERÍODES D'ÚS PUNTUAL

Reserva de capacitat per als casos en què el client demani un ús per hores o dies complets (des de les 00:00 h fins a les 24:00 hores).

L'administrador d'infraestructures, un vegada han analitzat les sol·licituds, ha d'intentar atendre-les totes. Per facilitar la compatibilitat entre sol·licituds, les pot coordinar i fer ajustaments raonables si cal (± 30 minuts) sempre que no alterin l'explotació dels solcs assignats de circulació a l'estació coordinada.

Si no es poden coordinar totes les sol·licituds, i algunes són incompatibles entre si, caldrà assignar la capacitat disponible atenent els criteris de prioritat, que es descriuen posteriorment.

Les vies d'apartat s'han d'assignar provisionalment; hi haurà un termini d'al·legacions i, després d'analitzar-les, s'adjudicaran definitivament.

Si cal, per garantir la gestió del trànsit ferroviari, en casos excepcionals, el Gestor de Capacitat pot assignar capacitat a les vies d'apartat adscrites a estacions coordinades. Aquesta assignació l'ha de regular posteriorment l'Empresa Ferroviària a l'aplicació SYACIS.

TERMINIS DE SOL·LICITUD DE VIES D'APARTAT PER A ESTACIONS COORDINADES

El període de sol·licitud ha de coincidir amb el període de sol·licitud de capacitat d'infraestructura per a l'Horari de Servei previst a la Declaració sobre la Xarxa (vegeu l'apartat 4.5.1 Calendari Nacional).

Igualment, els terminis d'assignació provisional, al·legacions i assignació definitiva, han de coincidir amb els previstos a la Declaració sobre la Xarxa per a l'assignació de capacitat d'infraestructura.

Fora d'aquest termini, les sol·licituds s'han de revisar als Ajustaments Mensuals previstos a la Declaració sobre la Xarxa; i, si l'antelació és més breu que aquest termini, s'ha d'atendre [aquest], sempre que sigui possible, però reservant com a màxim fins al termini de l'ajustament mensual més proper, amb la possibilitat d'ampliar la reserva, a partir d'aleshores, fins a l'acabament de l'horari de servei en curs.

COORDINACIÓ I CRITERIS DE PRIORITAT

Quan no sigui possible atendre inicialment les sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ha d'oferir alternatives sobre la capacitat disponible, per buscar una solució coordinada amb el client per resoldre els conflictes que puguin sorgir entre les sol·licituds i assignacions de capacitat, sempre que sigui tècnicament viable.

Si un cop analitzades totes les sol·licituds, i malgrat intentar ajustaments raonables, no fos possible atendre-les totes, es prioritzaran les sol·licituds en conflicte atenent els criteris següents:

- Existència d'alternatives per a algun dels interessats (disposa d'altres instal·lacions de servei pròximes).
- Proporcionalitat amb els serveis prestats a l'estació.
- Sol·licituds que afavoreixin l'ús continuat de les instal·lacions de servei.
- Eficiència del sistema.

Com que aquestes instal·lacions estan associades a l'explotació d'infraestructures declarades com a congestionades, es pot modular l'aplicació dels criteris de prioritats estrictes a fi de garantir l'explotació adequada del Projecte d'Horari de Servei.

PREUS

Les quantitats a percebre han de ser equivalents als Cànon per Utilització de vies en altres instal·lacions de servei: d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, rentat i neteja, de subministrament de combustible, Modalitat D.

CONDICIONS D'US

Són aplicables les condicions d'ús que l'Apartat 7.3.1. recull.

7.3.6. INSTAL·LACIONS DE MANTENIMENT DE MATERIAL RODANT

La relació de Centres de Manteniment de material rodant, estiguin connectats o no a la RFIG, es pot consultar a l'aplicació PISERVI, disponible al lloc web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR.

Les condicions de prestació de serveis en aquestes instal·lacions s'han de posar a disposició de l'interessat per part de l'explotador de la instal·lació.

Per a cadascun dels centres, es faciliten, entre d'altres, les dades següents:

- Comunitat autònoma i província on hi ha la instal·lació.
- Nom.
- Explotador de la instal·lació.
- Tipus d'instal·lació.

7.3.7. ALTRES INSTAL·LACIONS TÈCNIQUES (INSTAL·LACIONS PER A MANTENIMENT, NETEJA, I RENTAT, ETC.)

A més de les instal·lacions esmentades, hi ha altres instal·lacions tècniques en què es poden prestar diferents serveis, les quals es descriuen a continuació, amb especificació de l'ús a què estan destinades i la seva ubicació.

INSTAL·LACIONS PER A MANTENIMENT LLEUGER DE VEHICLES FERROVIARIS

Són instal·lacions de servei, que poden disposar o no de fossats, destinades a intervencions de manteniment sobre els vehicles ferroviaris de transport que no necessiten instal·lacions específiques de manteniment pesant.

Aquestes instal·lacions disposen de l'equipament descrit al Catàleg de l'Oferta de Capacitat d'instal·lacions de servei per facilitar aquestes operacions, com ara l'enllumenat, fossats, punts de subministrament..., que el client ha de tenir en compte en la planificació de les operacions.

Qualsevol altre equipament no descrit, i necessari per dur a terme aquestes operacions, el client l'haurà de proveir amb l'autorització prèvia del titular de la instal·lació. Les vies que, a aquest efecte, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias designi a les terminals de càrrega, estacions de viatgers i altres estacions, s'han de destinar prioritàriament al material de transport vinculat amb l'activitat principal, i tenen l'objectiu d'evitar el desplaçament del material a altres punts d'intervenció.

Les empreses ferroviàries i els titulars de material rodant ferroviari Poden fer servir aquest tipus d'instal·lacions de servei . Les vies de manteniment lleuger de vehicles ferroviaris, i també les activitats que s'hi poden fer, consten al Catàleg d'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei, que hi ha disponible al lloc web de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias com a document annex d'aquesta DR.

INSTAL·LACIONS AUXILIARS

Són instal·lacions tècniques vinculades al material rodant, en què es poden verificar algunes de les tasques següents: identificar danys en rodes, caixes calentes, sobrepès, control de gàlib, estibat de càrrega, etc. Estan orientades a la seguretat en la circulació i disposen de les tecnologies adequades per complir la seva missió.

Hi ha un conjunt de bàscules distribuïdes al llarg de la RFIG, que tenen la missió d'identificar sobrepesos als vagons, per evitar descarrilaments i sobreesforços en la infraestructura. En concret, hi ha 30 bàscules dinàmiques de funcionament automàtic, totes elles dotades de telecomandament, se'n pot consultar la ubicació als mapes, com a document annex d'aquesta DR. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, mitjançant la Subdirecció de Sistemes i Mitjans Operacionals de la Direcció General de Circulació i Gestió de Capacitat, manté el parc de bàscules i els vagons contrast de conformitat amb la normativa vigent.

7.3.8. INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES I MARÍTIMES

Les EF tenen dret a l'accés a les infraestructures ferroviàries existents a l'àmbit dels Ports Marítims o Fluvials, en les condicions establertes a aquest efecte per l'Autoritat Portuària corresponent.

La prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars a les instal·lacions de servei ubicades als ports d'interès general s'ha d'ajustar al que disposa la legislació portuària.

Per a més informació, consulteu els Mapes i les de Fitxes Descriptives d'instal·lacions de Servei incloses a l'aplicació PISERVI, que estan disponibles al lloc Web de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias com a annex d'aquesta DR.

7.3.9. INSTAL·LACIONS DE SOCORS

Són el conjunt de sistemes que es disposen a les instal·lacions de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias destinades a afavorir l'evacuació, autoprotecció de les persones i la intervenció dels serveis de rescat, en situacions d'emergència.

Per obtenir informació addicional, consulteu amb:



Dirección de Seguridad y Autoprotección

C/ Agustín de Foxá, 48 - Edificio Comercial - Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - 28036 Madrid.

7.3.10. INSTAL·LACIONS D'APROVISIONAMENT DE COMBUSTIBLE

Són les instal·lacions dotades dels mitjans tècnics adequats per a dispensar gasoil per a tracció als vehicles ferroviaris amb les mesures adequades de seguretat.

ADIF - Alta Velocidad actualment no té aquest tipus d'instal·lacions.

Les Fitxes Descriptives de les instal·lacions de servei incloses a l'aplicació PISERVI, que hi ha disponibles al lloc Web de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias com a annex en aquesta DR, indiquen les instal·lacions en què es presta aquest servei, i també en el Catàleg de l'Oferta de Capacitat a les Instal·lacions de Servei.

Per obtenir informació addicional, vegeu www.adif.es o consulteu amb:



Subdirección de Promoción del Transporte de Mercancías

C/ Agustín de Foxá, 46 - Edificio Comercial 3ª planta.

Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - 28036 Madrid

7.3.11. ALTRES INSTAL·LACIONS FERROVIÀRIES CONNECTADES A LA RFIG (PORTS I CARREGADORS)

PORTS D'INTERÈS GENERAL AMB CONVENI DE CONNEXIÓ A LA RFIG

Les infraestructures ferroviàries i terminals ferroviàries de mercaderies de titularitat d'una autoritat portuària, que en cada moment hi hagi a les zones de servei dels ports d'interès general i que estiguin connectades amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en formen part i s'han d'incorporar al Catàleg d'infraestructures de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

La connexió de les infraestructures ferroviàries i terminals ferroviàries de mercaderies a què fa referència l'apartat anterior amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'ha de recollir a la Declaració sobre la xarxa i ha d'estar regulada per un conveni. El conveni esmentat s'ha de celebrar conjuntament per l'autoritat portuària corresponent, l'administrador general d'infraestructures ferroviàries corresponent i Ports de l'Estat, per a cada port d'interès general, amb l'autorització prèvia del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, i s'hi han d'establir les obligacions i els drets de cadascuna de les parts, d'acord amb els principis següents:

- a) L'administrador general d'infraestructura i l'Autoritat Portuària han d'establir, d'acord amb les directrius que estableixi el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, les regles per a la connexió física i funcional de les infraestructures ferroviàries i de les terminals ferroviàries de mercaderies que cada entitat administra. A aquest efecte, en el conveni s'han de definir les línies de connexió del port amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

- b) Les autoritats portuàries han d'establir, respecte dels ports d'interès general i amb l'informe favorable previ de Ports de l'Estat, les regles per al disseny i l'explotació de la xarxa ferroviària que hi ha a cada port, quan no pertorbi el funcionament adequat de la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

En el conveni s'han de recollir qualssevol aspectes operatius de la xarxa i les regles que ha de respectar l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias per a l'adjudicació de la capacitat de les infraestructures ferroviàries i terminals ferroviàries de mercaderies que hi ha en l'àmbit dels ports d'interès general.

Actualment, 21 ports tenen connexió amb la RFIG (vegeu Mapes, i aplicació PISERVI, en document annex a aquesta DR).

INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES DE TITULARITAT PRIVADA (CARREGADORS)

Són infraestructures de titularitat privada les que pertanyen a particulars, individualment o col·lectivament.

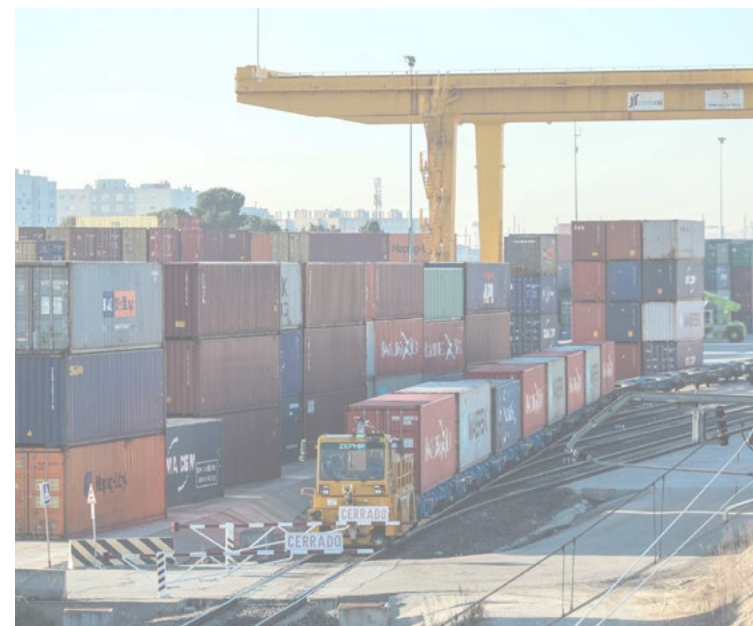
Per a l'establiment o l'explotació d'una infraestructura ferroviària de titularitat privada, el sol·licitant ha de presentar un projecte d'establiment o d'explotació de la línia que ha d'incloure, com a mínim, una memòria explicativa de les finalitats que es persegueixen mitjançant l'establiment o l'explotació de la infraestructura, amb els plànols generals i parcials, i també els pressupostos corresponents, les activitats que s'hi han de prestar, la descripció de les obres i les circumstàncies tècniques de realització, que s'han d'ajustar a les normes que, en matèria de seguretat i interoperabilitat, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible estableixi reglamentàriament.

Sobre la referida infraestructura ferroviària de titularitat privada, es pot dur a terme transport ferroviari, exclusivament, per compte propi, com a complement d'altres activitats principals que el titular faci.

La connexió de les infraestructures ferroviàries de titularitat privada no pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, especialment dels carregadors, amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, únicament es pot fer quan l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ho autoritzi expressament. El titular de la infraestructura ferroviària de titularitat privada ha de facilitar la connexió en els termes que l'autorització determini.

Es defineix un carregador com la infraestructura ferroviària de titularitat pública o privada, consistent en una instal·lació de vies per a la càrrega, descàrrega i estacionament de vagons, amb enllaç a una línia mitjançant una o més agulles de plena via, que serveix per complementar la RFIG titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; i s'hi inclouen les dependències dedicades a la construcció, reparació o manteniment de material ferroviari, com ara cotxes, vagons, locomotores o maquinària de via de titularitat privada.

A l'article 52 del Reglament del sector ferroviari, es recullen les condicions en què s'han de connectar les infraestructures ferroviàries de titularitat privada amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i el règim de construcció i explotació dels elements de titularitat privada que complementin les infraestructures ferroviàries de titularitat de l'Estat.



Des de l'1 de gener del 2005 s'han autoritzat 63 connexions d'infraestructures ferroviàries de titularitat privada a la RFIG, que l'Administrador de Infraestructuras gestiona. El 31 de juliol de 2023 hi ha 160 derivacions particulars en explotació comercial en línies convencionals (13 privades d'ús públic) i 6 en línies d'amplada mètrica.

Les Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei estan disponibles a l'aplicació PISERVI, annexa en aquesta Declaració sobre la Xarxa, i especifiquen si se situen en línia d'ample convencional o en línia d'ample mètric, les quals estan classificades, en funció del seu ús, a:

- Carregadors privats d'ús públic.
- Carregadors privats.

Per a més informació, consulteu amb la Direcció d'Explotació Comercial, (Directori d'Adif, apartat 1.6).

7.3.12. CANVIADORS D'AMPLE I EIXOS

La Xarxa de titularitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias hi ha actualment dos amplex de via interoperables entre ells: Ample Estàndard (1.435 mm) i ample ibèric (1.668 mm). Per facilitar les connexions internes entre els dos amplex, i també amb altres xarxes europees, s'han desenvolupat instal·lacions automàtiques anomenades Canviadors d'Ample de Via. En altres instal·lacions tradicionals es permet la transició física d'ample mitjançant el canvi d'eixos o bogis, o bé el transbordament físic de la mercaderia. Igualment, hi ha instal·lacions de transbordament de contenidors i mercaderies als punts fronterers d'Irún i de Portbou. Els mapes, en document annex d'aquesta DR, en recullen la ubicació.

Les EF tenen dret a l'ús dels Canviadors d'Ample de Via que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias gestiona, en la mesura que el material rodant estigui adaptat a les característiques tècniques dels canviadors mateixos. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias garanteix a tota hora la prestació d'aquest servei associat a l'adjudicació e solcs per circular per les línies de la RFIG.

Les operacions tècniques del material, acoblament de les locomotores, proves de fre, descongelació de rodals, direcció de les maniobres o operacions de canvi d'ample de via, i també la responsabilitat d'aquestes operacions, corresponen a les EF.

CANVIADORS D'AMPLE

Són instal·lacions en què es produeix el canvi necessari en un vehicle ferroviari per adaptar-lo a un ample de via diferent. Hi ha dos sistemes:

- De tecnologia TALGO.
- De tecnologia CAF.

A més, algunes d'aquestes instal·lacions permeten el canvi d'ample de trens d'ambdues tecnologies. La tecnologia de canvi d'ample de trens de rodolament desplaçable permet a les circulacions ferroviàries la transició entre diferents xarxes, en un temps reduït i sense molèsties per als viatgers, i és un element clau per a l'extensió progressiva dels beneficis de l'alta velocitat.

Per obtenir informació addicional, consulteu amb:



Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad

Dirección General de Conservación y Mantenimiento
Paseo del Rey, 32 Planta baja - 28008 Madrid

Als mapes, document annex a aquesta DR, es representen les instal·lacions de canvi d'ample de via, juntament amb la informació del tipus d'ample de via de cada línia; i, a l'aplicació PISERVI, s'hi inclou la informació específica d'aquestes instal·lacions.

A continuació s'indiquen la totalitat dels canviadors d'ample, especificant-ne la ubicació:

PROVÍNCIA	TECNOLOGIA	TIPUS	CANVIADOR
CÓRDOBA	TALGO CAF	DOBLE VERTICAL	Alcolea de Córdoba
MÁLAGA	TALGO CAF	2 CANVIADORS DOBLE VERTICALS	Antequera, por Antequera Sta. Ana
SEVILLA	TALGO CAF	2 CANVIADORS SENZILLS	Majarabique, por Sevilla Sta. Justa
ALBACETE	TALGO CAF	DOBLE HORITZONTAL	Albacete
VALENCIA	TALGO CAF	DOBLE VERTICAL	Valencia
ZARAGOZA	TALGO CAF	DOBLE VERTICAL	Zaragoza – Delicias por Zaragoza
	TALGO CAF	DOBLE VERTICAL	Plasencia de Jalón
TARRAGONA	TALGO CAF	2 CANVIADORS DUALS VERTICALS	La Boella
LEÓN	TALGO CAF	TCRS3	Vilecha por León
	TALGO CAF	TCRS3	León - Clasificación por León
PALENCIA	TALGO CAF	DOBLE HORITZONTAL	Villamuriel por Palencia
VALLADOLID	CAF	SENZILL	Medina del Campo por Medina del Campo AV
	TALGO CAF	DOBLE HORITZONTAL	Valdestillas por Valladolid Campo Grande
BURGOS	TALGO CAF	TCRS3	Burgos Rosa Manzano
OURENSE	TALGO CAF	DUAL HORIZONTAL	Taboadela
GRANADA	TALGO	SENZILL	Granada

7.3.13. TERMINALS DE CÀRREGA INTERMODAL

ADIF - Alta Velocidad actualment no té aquest tipus d'instal·lacions.

7.3.14. TERMINALS DE CÀRREGA DE MERCADERIA GENERAL (PUNTS DE CÀRREGA)

ADIF - Alta Velocidad actualment no té aquest tipus d'instal·lacions.

7.3.15. MODELS PER A LA SOL·LICITUD DELS SERVEIS I ANNEXOS

Els models per a la sol·licitud dels serveis estan disponibles a l'Annex C.

ANNEX 1.

ESTACIONS AMB SERVEI PERMANENT D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA

ESTACIÓ	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
	PLAÇA D'APARCAMENT	ESTÍBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	LAVABOS	CADIRA DE RODES
ALICANTE	●	●	●	●	●
ALBACETE LOS LLANOS	●	●	●	●	●
ANTEQUERA A.V.	●	●	●	●	●
ANTEQUERA STA. ANA	●	●	●	●	●
BARCELONA SANTS	●	●		●	●
CÁCERES	●	●	●	●	●
CALATAYUD	●	●	●	●	●
CAMP DE TARRAGONA	●	●	●	●	●
CASTELLÓN	●	●	●	●	●
CIUDAD REAL	●	●	●	●	●



Estacions amb prestació d'assistència fins a 30 minuts abans de la sortida del tren.

ESTACIÓ	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
	PLAÇA D'APARCAMENT	ESTÍBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	LAVABOS	CADIRA DE RODES
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	●	●	●	●	●



* A l'Estació de Madrid Chamartín – Clara Campoamor, la prestació d'assistència es realitzarà fins a 45 minuts abans de l'eixida del tre

ESTACIÓ	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
	PLAÇA D'APARCAMENT	ESTÍBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	LAVABOS	CADIRA DE RODES
SEGOVIA GUIOMAR	●	●	●	●	●
SEVILLA STA. JUSTA	●	●	●	●	●
TOLEDO	●	●	●	●	●
VALENCIA JOAQUÍN SORROLLA	●	●	●	●	●
VALLADOLID CAMPO GRANDE	●	●	●	●	●
VIGO URZAIZ	●	●	●	●	●
ZAMORA	●	●	●	●	●
ZARAGOZA DELICIAS	●	●	●	●	●



Estacions amb prestació d'assistència fins a 30 minuts abans de la sortida del tren.

ANNEX 2.

ESTACIONS AMB SERVEI D'ASSISTÈNCIA PUNTUAL A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA

ESTACIÓ	ACCESSIBILITAT DE L'ESTACIÓ				
	PLAÇA D'APARCAMENT	ESTÍBUL I ZONA COMERCIAL	ENTRE ANDANES	LAVABOS	CADIRA DE RODES
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:

Estacions amb servei d'assistència puntual, on cal sol·licitar l'assistència amb un mínim de 12 hores d'antelació.

8 ANNEXOS

A_Horari de Servei

B_Catàleg de Solcs Internacionals

C_Models de Sol·licitud

D_Documentació de Referència

E_Glossari

F_Catàleg d'Eixos i Línies RFIG

G_Capacitat Mitjana de les Principals Línies

H_Classificació de Línies per Tipus

I_Models Contractuals

J_Resolució de Conflictes

K_Intercanvi d'Informació

L_Declaració de Capacitat Marc

M_Procediment d'Autoconsum



Annex A

Horari de Servei 2024/2025 y 2025/2026

- El diumenge 15 de desembre de 2024 comença el nou horari de servei de l'any 2025, el qual finalitzarà el dissabte 13 de desembre de 2025.
- El diumenge 14 de desembre de 2025 comença el nou horari de servei de l'any 2026, que finalitzarà el dissabte 12 de desembre de 2026.
- L'horari de servei marca els terminis efectius que s'han de complir durant els procediments d'adjudicació de capacitat d'infraestructura conforme a la LSF i l'Ordre FOM 897/2005, descrits al capítol 4 de la present DR.

2024

GENER	FEBRER	MARÇ	ABRIL	MAIG	JUNY
Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 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	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULIOL	AGOST	SETEMBRE	OCTUBRE	NOVEMBRE	DESEMBRE
Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



2025

GENER	FEBRER	MARÇ	ABRIL	MAIG	JUNY
Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULIOL	AGOST	SETEMBRE	OCTUBRE	NOVEMBRE	DESEMBRE
Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 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	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

PRINCIPALS FITES:

HORARI DE SERVEI 2024-2025		CALENDARI AJUSTAMENT CONCERTAT		AJUSTAMENTS MENSUALS		
		2024		2025	2024	2025
15-des-24	Inici d'horari de servei 2025/2026	09-jun-24	Ajustament concertat	08-jun-25	04-feb-24	02-feb-25
08-abr-24	Límit per a sol·licituds internacionals				03-mar-24	02-mar-25
15-jun-24	Límit per a sol·licituds nacionals	09-feb-24	Sol·licituds	08-feb-25	07-abr-24	06-abr-25
01-jul-24	Assignació provisional de capacitat internacional	09-mar-24	Assignació provisional de capacitat	08-mar-25	05-mai-24	04-mai-25
02-ago-24	Final del període d'al·legacions internacional					
15-ago-24	Assignació provisional de capacitat nacional	09-abr-24	Assignació definitiva de capacitat	08-abr-25	04-ago-24	03-ago-25
19-ago-24	Assignació definitiva de capacitat internacional	09-mai-24	Comunicació de l'anunci de trens	08-mai-25	01-set-24	07-set-25
16-set-24	Final del període d'al·legacions nacional					
15-oct-24	Assignació definitiva de capacitat nacional					
11-nov-24	Comunicació de l'anunci de trens				03-nov-24	02-nov-25



Ús:

- Es poden designar altres dates per a ajustaments concertats quan entrin en funcionament infraestructures noves.
- Aquestes dates s'han de comunicar amb l'antelació oportuna.
- Les dates internacionals estan alineades amb el calendari de RNE.



2025

GENER	FEBRER	MARÇ	ABRIL	MAIG	JUNY
Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULIOL	AGOST	SETEMBRE	OCTUBRE	NOVEMBRE	DESEMBRE
Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	Dl Dt Dc Dj Dv Ds Dg 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



2026

GENER						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

FEBRER						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

MARÇ						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

ABRIL						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

MAIG						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

JUNY						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULIOL						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

AGOST						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SETEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

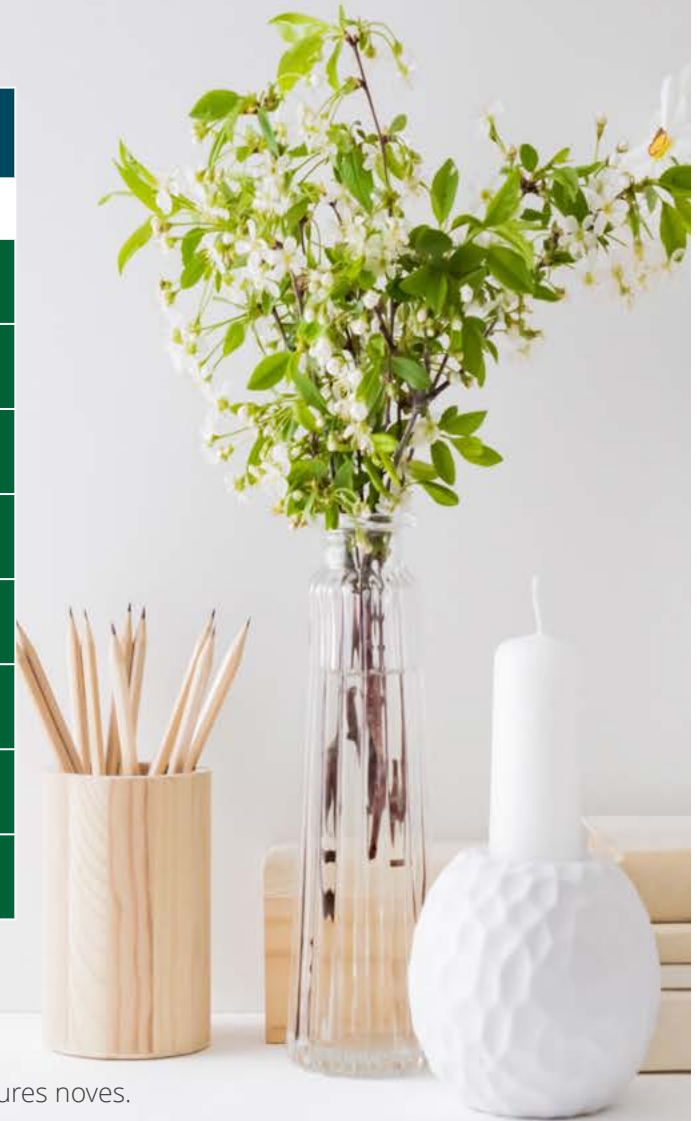
OCTUBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

NOVEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DESEMBRE						
DI	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

PRINCIPALS FITES:

HORARI DE SERVEI 2025-2026		CALENDARI AJUSTAMENT CONCERTAT		AJUSTAMENTS MENSUALS		
		2025		2026	2025	2026
14-des-25	Inici d'horari de servei 2025/2026	08-jun-25	Ajustament concertat	14-jun-26	02-feb-25	01-feb-26
14-abr-25	Límit per a sol·licituds internacionals					02-mar-25
14-jun-25	Límit per a sol·licituds nacionals	08-feb-25	Sol·licituds	14-feb-26	06-abr-25	05-abr-26
07-jul-25	Assignació provisional de capacitat internacional	08-mar-25	Assignació provisional de capacitat	14-mar-26	04-mai-25	03-mai-26
08-ago-25	Final del període d'al·legacions internacional					
14-ago-25	Assignació provisional de capacitat nacional	23-mar-25	Fi del període d'al·legacions	29-mar-26	07-set-25	06-set-26
25-ago-25	Assignació definitiva de capacitat internacional	08-abr-25	Assignació definitiva de capacitat	14-abr-26	05-oct-25	04-oct-26
15-set-25	Final del període d'al·legacions nacional					
14-oct-25	Assignació definitiva de capacitat nacional	08-mai-25	Comunicació de l'anunci de trens	15-mai-26		
29-oct-25	Comunicació de l'anunci de trens					



Ús:

- Es poden designar altres dates per a ajustaments concertats quan entrin en funcionament infraestructures noves.
- Aquestes dates s'han de comunicar amb l'antelació oportuna.
- Les dates internacionals estan alineades amb el calendari de RNE.

Annex B

Catàleg de Solcs Internacionals 2024/2025

SOLCS DEL CORREDOR: FIGUERES V.-BARCELONA (CORREDOR MEDITERRANI)

Nº SURCO	BARCELONA M./CT.	FIGUERES 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	FIGUERES 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

SOLCS DEL CORREDOR: BADAJOZ -MÉRIDA (CORREDOR ATLÀNTIC)

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

SOLCS DEL CORREDOR: CERBEREPORTBOU- BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR MEDITERRANI)

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) Solcs compartits amb el 40197 i el 40612/3 del corredor Atlàntic.

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	CERBÈRE	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

Annex C

Models Sol·licitud de Capacitat i Serveis

- DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA
- DE CAPACITAT EN INSTAL·LACIONS DE SERVEI
- DE SERVEIS BÀSICS
- DE SERVEIS AUXILIARS
- DE SERVEI COMPLEMENTARI SC-2 SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA DE TRACCIÓ

DISPONIBLES A L'ENLLAÇ SEGÜENT:

Models Sol·licitud



Annex D

Documentació de Referència

Actualitzat a 28 de febrer de 2025.

DRET INTERNACIONAL

Conveni internacional relatiu als Transports Internacionals per Ferrocarril (COTIF), fet a Berna, el 9 de maig de 1980. **BOE 16, de 18/01/1986**. Correcció d'errades **BOE 125, de 26/05/1986** (versió actualitzada). Modificat per Protocol de Vilnius, de 3 de juny de 1999. **BOE 149, de 23 de juny de 2006**.

Esmenes al Conveni relatiu als transports internacionals per ferrocarril (COTIF) i als seus Apèndixs, adoptades a Berna, el 14 de juny de 2017 a la 10a reunió del Comitè d'Experts Tècnics de l'Organització intergovernamental per als Transports Internacionals per Ferrocarril (OTIF). **BOE 40, de 15 de febrer de 2019**.

Esmenes al Reglament relatiu al Transport Internacional de Mercaderies Perilloses per Ferrocarril (RID 2019), Apèndix C del Conveni relatiu als Transports Internacionals per Ferrocarril (COTIF), fet a Berna, el 9 de maig de 1980, adoptades per la Comissió d'experts per al transport de mercaderies perilloses en la seva 55a sessió, celebrada a Berna, el 30 de maig de 2018. **BOE 145, de 18 de juny de 2019**.

Text esmenat del Reglament relatiu al Transport Internacional de mercaderies perilloses per ferrocarril (RID 2021), Apèndix C del Conveni relatiu als Transports Internacionals per Ferrocarril (COTIF), fet a Berna, el 9 de maig de 1980, amb les Esmenes adoptades per la Comissió d'experts per al transport de mercaderies perilloses mitjançant procediment escrit. **BOE 120, de 20 de maig de 2021**.

Acord entre la Unió Europea i l'Organització Intergovernamental per als Transports Internacionals per Ferrocarril d'adhesió de la Unió Europea al Conveni relatiu als transports internacionals per ferrocarril (COTIF), de 9 de maig de 1980, modificat pel Protocol de Vilnius de 3 de juny del 1999. Informació sobre l'entrada en vigor el dia 1 de juliol de 2011. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 13 de juliol de 2011.



Conveni internacional sobre Harmonització dels Controls de Mercaderies a les Fronteres (Conveni sobre Harmonització), Ginebra, 21 d'octubre de 1982, pel qual es modifica "Annex 9" "Agilització dels procediments de pas de fronteres en el transport ferroviari internacional de mercaderies".

Modificació del DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 30 de novembre de 2011.

NORMATIVA EUROPEA

1. - REGLAMENTS

Reglament (CEE) Núm. 1108/1970 del Consell, de 4 de juny de 1970. Pel qual s'estableix una comptabilitat de les despeses relatives a les infraestructures dels transports per ferrocarril, per carretera i per via navegable.

DO L 130 de 15 de juny de 1970.

Reglament (CE) 332/2007 de la Comissió, de 27 de març de 2007. Pel que fa a les modalitats tècniques de transmissió de les estadístiques sobre el transport ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 56 de 29 de febrer de 2008.

Reglament (CE) 653/2007 de 13 de juny, sobre l'ús d'un format europeu comú per als certificats de seguretat i els documents de sol·licitud, de conformitat amb l'article 10 de la Directiva 2004/49/CE, i sobre la validesa dels certificats de seguretat expedits en virtut de la Directiva 2001/14/CE.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 153/9, de 14 de juny de 2007.

Reglament (CE) 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007. els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i pel qual es deroguen els reglaments (CEE) núm. 1191/69 i (CEE) núm. 1107/70 del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre de 2007.

M1 Reglamento (UE) 2338/2016 DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL de 14 de desembre de 2016.

Reglament (CE) 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007. Sobre els drets i obligacions dels viatgers de ferrocarril.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre de 2007.

Vigent fins al 6 de juny de 2023, data en què entra en vigor el Reglament (UE) 2021/782 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, que el DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L172/1, de 17 de maig de 2021 publica.

Reglament (CE) 451/2008/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2008. Pel qual s'estableix una nova classificació estadística de productes per activitats (CPA) i es deroga el Reglament (CEE) núm. 3696/93 del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 145, de 4 de juny de 2008.

Reglament (CE) 169/2009 del Consell, de 26 de febrer de 2009. Pel qual s'apliquen les normes de competència als sectors dels transports per ferrocarril, per carretera i per via navegable.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 61/1, de 5 de març de 2009.

Reglament (UE) 36/2010 de la Comissió, de 3 de desembre de 2009. Sobre els models comunitaris de llicències de conducció de trens, certificats complementaris, còpies autenticades de certificats complementaris i formularis de sol·licitud de llicències de conducció de trens, en aplicació de la Directiva 2007/59/CE del Parlament Europeu i del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 13/1, de 19 de gener de 2010.

Modificat per: M1 Reglament (UE) 519/2013 de la Comissió, de 21 de febrer de 2013.

Rectificat per: C1 Rectificació, DO L 286, 4.11.2010, p. 22 (36/2010).

Reglament (UE) Núm. 913/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de setembre de 2010. Sobre una xarxa ferroviària europea per a un transport de mercaderies competitiu.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 276/22, de 20 d'octubre de 2010.

Reglament (UE) Núm.454/2011 de la Comissió, de 5 de maig de 2011. Relatiu a l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent al subsistema "aplicacions telemàtiques per als serveis de viatgers" del sistema ferroviari transeuropeu.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 12 de maig de 2011.

Modificat per:

M1 Reglament (UE) 665/2012 de la Comissió, de 20 de juliol de 2012.

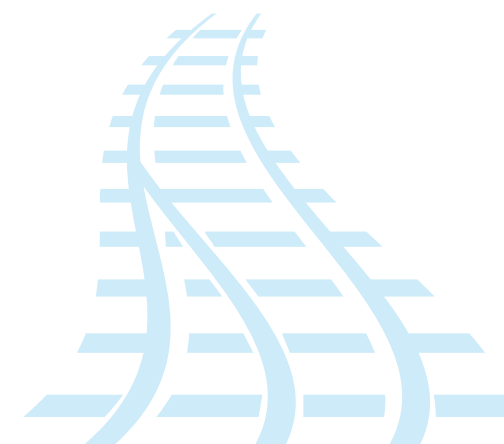
M2 Reglament (UE) 1273/2013 de la Comissió, de 6 de desembre de 2013.

M3 Reglament (UE) 2015/302 de la Comissió, de 26 de febrer de 2015.

M4 Reglament d'execució (UE) 2019/775 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

Reglament (UE) Núm. 1078/2012 de la Comissió, de 16 de novembre de 2012. Relatiu a un mètode comú de seguretat en matèria de vigilància que han d'aplicar les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures que hagin obtingut un certificat de seguretat o una autorització de seguretat, i també les entitats encarregades del manteniment.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 17 de novembre de 2012.



Reglament (UE) Núm. 321/2013 de la Comissió, de 13 de març de 2013. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa al subsistema "material rodant - vagon de mercaderies" del sistema ferroviari de la Unió Europea i pel qual es deroga la Decisió 2006/861/CE.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 d'abril de 2013.

Modificat per:

M1 Reglament (UE) 1236/2013 de la Comissió, de 2 de desembre de 2013.

M2 Reglament (UE) 2015/924 de la Comissió, de 17 de juny de 2015.

M3 Reglament d'execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M4 Reglament d'execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament d'Execució (UE) Núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013. Relatiu a l'adopció d'un mètode de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 352/2009.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 3 de maig de 2013.

Modificat per: M1 Reglament d'execució (UE) 2015/1136 de la Comissió, de 14 de juliol de 2015.

Reglament (UE) Núm. 1315/2013 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2013. sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transport, pel qual es deroga la Decisió núm. 661/2010/UE

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 20 de desembre de 2013.

Modificat per: M1 Reglament delegat (UE) 2023/1176 de la Comissió, de 14 de juliol de 2022.

Reglament (UE) Núm. 642/2014 del Consell, de 16 de juny de 2014. Pel que s'estableix l'empresa comuna Shift2Rail.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 17 de juny de 2014.

Reglament (UE) Núm.1299/2014 de la Comissió, de 18 de novembre de 2014. Relatiu a les especificacions tècniques d'interoperabilitat del subsistema "infraestructura" al sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M2 Reglament d'execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) Núm. 1300/2014 de la Comissió, de 18 de novembre de 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa a l'accessibilitat del sistema ferroviari de la Unió per a les persones amb discapacitat i les persones de mobilitat reduïda.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'execució (UE) 2019/772 de la Comissió, de 16 de maig de 2019, pel qual es modifica el Reglament (UE) núm. 1300/2014 pel que fa a l'inventari d'actius, per identificar els obstacles a l'accessibilitat, proporcionar informació als usuaris i controlar i avaluar els avenços en matèria d'accessibilitat. (Modificació de l'ETI de persones de mobilitat reduïda).

M2 Reglament d'execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) Núm. 1301/2014 de la Comissió, de 18 de novembre de 2014. Sobre especificacions tècniques d'interoperabilitat del subsistema d'“energia” del sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'execució (UE) 2018/868 de la Comissió, de 13 de juny de 2018.

M2 Reglamente d'execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M3 Reglament d'execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) Núm. 1302/2014 de la Comissió, de 18 de novembre de 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat del subsistema de material rodant “locomotores i material rodant de viatgers” del sistema ferroviari a la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'execució (UE) 2018/868 de la Comissió, de 13 de juny de 2018. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 14 de juny de 2018.

M2 Reglament d'execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M3 Reglament d'execució (UE) 2020/387 de la Comissió, de 9 de març de 2020, pel qual es modifiquen els reglaments (UE) núm. 321/2013, (UE) núm. 1302/2014 i (UE) 2016/919 pel que fa a l'ampliació de l'àrea d'ús i dels períodes transitoris.

M4 Reglament d'execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament (UE) Núm. 1303/2014 de la Comissió, de 18 de novembre de 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa a la “seguretat als túnels ferroviaris” del sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M2 Reglament d'execució (UE) 2020/387 de la Comissió, de 9 de març de 2020.

Reglament (UE) Núm. 1304/2014 de la Comissió, de 26 de novembre de 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat aplicable al subsistema -material rodant-soroll- i pel qual es modifica la decisió 2008/232/CE i es deroga la decisió 2011/229/UE.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 359 de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'execució (UE) 2019/774 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M2 Reglament d'execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M3 Reglament d'execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

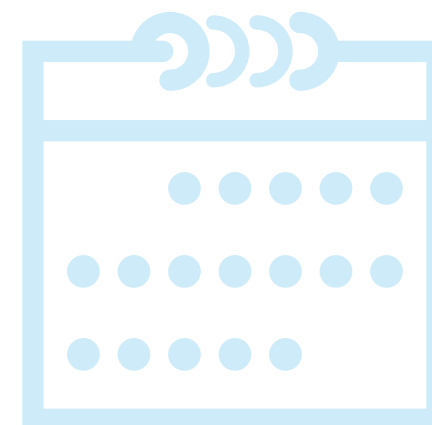
Reglament (UE) Núm. 1305/2014 de la Comissió, d'11 de desembre de 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat referent al subsistema d'aplicacions telemàtiques per al transport de mercaderies a la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 62/2006.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 de desembre de 2014.

M1 Reglament d'execució (UE) 2018/278 de la Comissió, de 23 de febrer de 2018, se'n modifica l'annex del Reglament.

M2 Reglament d'execució (UE) 2019/778 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M3 Reglament d'execució (UE) 2021/541 de la Comissió, de 26 de març de 2021.



Reglament d'Execució (UE) Núm. 10/2015 de la Comissió, de 6 de gener de 2015. Sobre criteris per als candidats a obtenir capacitat d'infraestructura ferroviària i pel qual es deroga el Reglament d'execució (UE) núm. 870/2014.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 7 de gener de 2015.

Reglament d'Execució (UE) Núm. 171/2015 de la Comissió, de 4 de febrer de 2015. Relatiu a determinats aspectes del procediment de concessió de llicències a les empreses ferroviàries.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 5 de febrer de 2015.

Reglament (UE) Núm. 302/2015 de la Comissió, de 25 de febrer de 2015. Pel qual es modifica el Reglament (UE) núm. 454/2011, relatiu a l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent al subsistema "aplicacions telemàtiques per als serveis de viatgers", del sistema ferroviari transeuropeu.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 26 de febrer de 2015.

Reglament d'Execució (UE) Núm. 909/2015 de la Comissió, de 12 de juny de 2015. Relatiu a les modalitats de càlcul dels costos directament imputables a l'explotació del servei ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 13 de juny de 2015.

Reglament (UE) Núm. 995/2015 de la Comissió, de 8 de juny de 2015. Pel que es modifica la decisió 2012/757/UE, sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa al subsistema "explotació i gestió del trànsit", del sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 30 de juny de 2015.

Reglament d'Execució (UE) Núm. 1100/2015 de la Comissió, de 7 de juliol de 2015. Sobre les obligacions d'informació dels Estats membres en el marc de la supervisió del mercat ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 9 de juliol de 2015.

Reglament d'Execució (UE) núm. 545/2016 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016. Sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 8 d'abril de 2016.

Reglament d'Execució (UE) Núm. 796/2016, del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016. Relatiu a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 881/2004.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 26 de maig de 2016..

Reglament (UE) Núm. 2337/2016 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de desembre de 2016. Pel qual es deroga el Reglament (CEE) núm. 1192/69 del Consell, relatiu a les normes comunes per a la normalització dels comptes de les empreses ferroviàries.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 23 de desembre de 2016.

Reglament (UE) 2338/2016 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de desembre de 2016 que modifica el Reglament (CE) no 1370/2007 pel que fa a la obertura del mercat dels serveis nacionals de transport de viatgers per ferrocarril.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 354/22, de 23 de desembre de 2016.

Reglament d'Execució 6/2017 de la Comissió, de 5 de gener de 2017. Sobre el Pla de desplegament europeu del sistema europeu de gestió de trànsit ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 6 de gener de 2017.

Reglament d'Execució (UE) 2177/2017 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017. Relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 23 de novembre de 2017.

Reglament d'execució (UE) 545/2018 de la Comissió, de 4 d'abril de 2018. Pel que s'estableixen les disposicions pràctiques relatives a l'autorització de vehicles ferroviaris i al procés d'autorització de tipus de vehicles ferroviaris d'acord amb la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell (text pertinent a efectes de l'EEE.)

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 6 d'abril de 2018.

Modificat per: Reglament d'execució (UE) 781/2020 de la Comissió, de 12 de juny de 2020, pel qual es modifica el Reglament d'execució (UE) 2018/545 de la Comissió, pel que fa a les dates aplicables i determinades disposicions transitòries després de l'ampliació del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglament (UE) 643/2018 del Parlament Europeu i del Consell, de 18 d'abril de 2018. Relatiu a les estadístiques sobre transport ferroviari. Queda derogat el Reglament (CE) 91/2003, de 16 de desembre de 2002.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 2 de maig de 2018.

Reglamento delegat (UE) 761/2018 de la Comissió, de 16 de febrer de 2018. Pel qual s'estableixen mètodes comuns de seguretat per a la supervisió, per part de les autoritats nacionals de seguretat, després de l'expedició d'un certificat de seguretat únic o una autorització de seguretat d'acord amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 1077/2012 de la Comissió

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 25 de maig de 2018.

Modificat per: Reglament delegat (UE) 2020/782 de la Comissió, de 12 de juny de 2020, pel que fa a les dates d'aplicació després de la pròrroga del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglamento delegat (UE) 762/2018 de la Comissió, de 8 de març de 2018. Pel que s'estableixen mètodes comuns de seguretat sobre els requisits del sistema de gestió de la seguretat, de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroguen els reglaments (UE) núm. 1158/2010 i (UE) núm. 1169/2010 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 25 de maig de 2018.

Modificat per: Reglament delegat (UE) 2020/782 de la Comissió, de 12 de juny de 2020, pel que fa a les dates d'aplicació després de la pròrroga del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglament d'execució (UE) 763/2018 de la Comissió, de 9 d'abril de 2018. Pel qual s'estableixen les modalitats pràctiques per a l'expedició de certificats de seguretat únics a empreses ferroviàries, d'acord amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 653/2007 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 25 de maig de 2018.

Reglament d'execució (UE) 764/2018 de la Comissió, de 2 de maig de 2018. Sobre les taxes i cànoncs que cal abonar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i les condicions de pagament.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 25 de maig de 2018.

Reglament d'execució (UE) 867/2018 de la Comissió, de 13 de juny de 2018. Pel que s'estableix el reglament intern de la(les) sala(es) de recurs de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 14 de juny de 2018.

Reglament d'execució (UE) 1795/2018 de la Comissió, de 20 de novembre de 2018. Pel qual s'estableixen el procediment i els criteris per a l'aplicació de la prova d'equilibri econòmic d'acord amb l'article 11 de la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 294/5, de 21 de novembre de 2018.

Reglament d'execució (UE) 1602/2018 de la Comissió, d'11 d'octubre de 2018. Pel qual es modifica l'annex I del Reglament (CEE) núm. 2658/87 del Consell, relatiu a la nomenclatura aranzelària i estadística i a l'aranzel duaner comú.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 31 d'octubre de 2018.

Reglament d'execució (UE) 250/2019 de la Comissió, de 12 de febrer de 2019. Relatiu a les plantilles per a les declaracions i els certificats «CE» dels components, i els subsistemes d'interoperabilitat ferroviària, al model de declaració de conformitat amb un tipus autoritzat de vehicle ferroviari i als procediments de verificació «CE» per a subsistemes, de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 201/2011 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 13 de febrer de 2019.

Modificat pel: Reglament d'execució (UE) 2020/779 de la Comissió, de 12 de juny de 2020, pel que fa a les dates d'aplicació després de l'ampliació del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglament d'execució (UE) 773/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019. Relatiu a l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent al subsistema "explotació i gestió del trànsit" del sistema ferroviari de la Unió Europea i pel qual es deroga la Decisió 2012/757/UE. (Nova ETI d'OPERACIONS).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 27 de maig de 2019.

Modificat pel: Reglament d'execució (UE) 2023/1693 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Reglament d'execució (UE) 777/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019. Sobre les especificacions comunes del registre de la infraestructura ferroviària, i pel qual es deroga la Decisió d'execució 2014/880/UE. (Noves especificacions del RINF).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 27 de maig de 2019.

Reglament d'execució (UE) 778/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019. Que modifica el Reglament (UE) núm. 1305/2014 pel que fa a la gestió del canvi. (Modificació de l'ETI d'aplicacions telemàtiques per a mercaderies).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 27 de maig de 2019.

Reglament d'execució (UE) 779/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019. Pel que s'estableixen disposicions detallades relatives a un sistema de certificació de les entitats encarregades del manteniment de vehicles, de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 445/2011 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 27 de maig de 2019.

Modificat per Reglament d'execució (UE) 2020/780 de la Comissió, de 12 de juny de 2020, pel qual es modifiquen el Reglament (UE) núm. 445/2011 i el Reglament d'execució (UE) 2019/779 pel que fa a les mesures per prorrogar la validesa de determinats certificats de les entitats ferroviàries encarregades del manteniment i a determinades disposicions transitòries per causa de la pandèmia de COVID-19.

Recomanació (UE) 780/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019, sobre disposicions pràctiques per expedir autoritzacions de seguretat als administradors d'infraestructures.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 27 de maig de 2019.

Reglament d'Execució (UE) 424/2020 de la Comissió, de 19 de març de 2020, relatiu a la presentació d'informació a la Comissió en relació amb la no-aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat, de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/797.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L84/20 de 20 de març de 2020.

Reglament d'execució (UE) 572/2020 de la Comissió, de 24 d'abril del 2020, relatiu a l'estructura de presentació d'informació a què s'han d'atènyer els informes de recerca d'accidents i incidents ferroviaris.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L132/10 de 27 d'abril de 2020.

Reglament (UE) 698/2020 del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de maig de 2020, pel qual s'estableixen mesures específiques i temporals, com a conseqüència del brot de COVID-19, relatives a la renovació o pròrroga de determinats certificats, permisos, llicències i autoritzacions, i a l'ajornament de determinats controls diaris i formació contínua en certs àmbits de la legislació en matèria de transport.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L165/10 de 27 de maig de 2020.



Reglament (UE) 267/2021 del Parlament Europeu i del Consell, de 16 de febrer de 2021, pel qual s'estableixen mesures específiques i temporals, com a conseqüència de la persistència de la crisi de la COVID-19, relatives a la renovació o pròrroga de determinats certificats, permisos, llicències i autoritzacions, a l'ajornament de determinats controls periòdics i formació contínua en certs àmbits de la legislació en matèria de transport, i a l'ampliació de determinats períodes contemplats al Reglament (UE) 2020/698.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L60/1 de 22 de febrer de 2021.

Reglament (UE) 2021/782 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril (en vigor a partir del 6 de juny de 2023).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L172/1, de 17 de maig de 2021.

Reglament (UE) 2021/1153 del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2021, pel qual s'estableix el mecanisme "Connectar Europa" i es deroguen els reglaments (UE) núm. 1316/2013 i (UE) núm. 283/2014.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L249/38, de 14 de juliol de 2021.

Reglament d'execució (UE) 2023/1695 de la Comissió, de 10 d'agost de 2023, sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa als subsistemes de control, comandament i senyalització, del sistema ferroviari de la Unió Europea, i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 2016/919 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L222/380 de 8 de setembre de 2023.

2. - DIRECTIVES

Directiva 1992/106/CEE del Consell, de 7 de desembre de 1992, relativa a l'establiment de normes comunes per a determinats transports combinats de mercaderies entre Estats membres.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 17 de desembre de 1992.

Directiva 2005/47/CE del Consell, de 18 de juliol del 2005. Relativa a l'acord entre la Comunitat de Ferrocarrils Europeus (CER) i la Federació Europea de Treballadors del Transport (EFT) sobre determinats aspectes de les condicions de treball dels treballadors mòbils que fan serveis d'interoperabilitat transfronterera al sector ferroviari.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 195, de 27 de juliol de 2005.

Directiva 2007/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007. Sobre la certificació dels maquinistes de locomotores i trens en el sistema ferroviari de la comunitat.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre de 2007.

Modificat per:

M1 DIRECTIVA 2014/82/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent als efectes de l'EEE de 24 de juny de 2014.

M2 DIRECTIVA 2016/82/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent als efectes de l'EEE d'1 de juny de 2016.

M3 Reglament (UE) 2019/554 de la Comissió, de 5 d'abril de 2019, que modifica l'annex VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, sobre la certificació dels maquinistes de locomotores i trens al sistema ferroviari de la Comunitat.

Directiva 2008/68/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de setembre de 2008. Sobre el transport terrestre de mercaderies perilloses.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 260, de 30 de setembre de 2008.

Modificat per:

M1 DECISIÓ DE LA COMISSIÓ 2009/240/CE de 4 de març de 2009.

M2 DECISIÓ DE LA COMISSIÓ 2010/187/UE de 25 de març de 2010.

M3 DIRECTIVA 2010/61/UE DE LA COMISSIÓ. Text pertinent als efectes de l'EEE de 2 de setembre de 2010.

M4 DECISIÓ DE LA COMISSIÓ 2011/26/UE de 14 de gener de 2011.

M5 DECISIÓ D'EXECUCIÓ DE LA COMISSIÓ 2012/188/UE del 4 d'abril de 2012.

M6 DIRECTIVA 2012/45/UE DE LA COMISSIÓ. Text pertinent als efectes de l'EEE de 3 de desembre de 2012.

M7 DECISIÓ D'EXECUCIÓ DE LA COMISSIÓ 2013/218/UE del 6 de maig de 2013.

M8 DIRECTIVA 2014/103/UE DE LA COMISSIÓ. Text pertinent a efectes de l'EEE de 21 de novembre de 2014.

M9 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2015/217 DE LA COMISSIÓ, de 10 d'abril de 2014.

M10 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2015/974 DE LA COMISSIÓ, de 17 de juny de 2015.

M11 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2016/629 DE LA COMISSIÓ, de 20 d'abril de 2016.

M12 DIRECTIVA DE LA COMISSIÓ 2016/2309/UE de 16 de desembre.

M13 DECISIÓ DELEGADA (UE) 2017/695 DE LA COMISSIÓ, de 7 d'abril.

M14 DIRECTIVA DE LA COMISSIÓ 2018/217/UE de 31 de gener.

M15 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2018/936 DE LA COMISSIÓ, de 29 de juny.

M16 DIRECTIVA (UE) 2018/1846 DE LA COMISSIÓ, de 23 de novembre de 2018.

M17 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2019/1094 DE LA COMISSIÓ, de 17 de juny.

M18 REGLAMENTO (UE) 2019/1243, del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019.

M19 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2020/1241 DE LA COMISSIÓ. Text pertinent a l'efecte de l'EEE, de 28 d'agost de 2020.

M20 DECISIÓ DELEGADA (UE) 2020/1833, DE LA COMISSIÓ.



Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012. Per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 14 de desembre de 2012.

C1 Rectificació, DO L 067, 12.3.2015, p. 32 (Directiva 2012/34/UE).

M1 Directiva 2016/2370/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de desembre de 2016.

M2 Decisió Delegada (ue) 2017/2075 de la Comissió, de 4 de setembre de 2017.

Directiva 2014/94/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 22 d'octubre de 2014. Relativa a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 28 d'octubre de 2014.

Directiva 2016/797/UE del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016. Sobre interoperabilitat del sistema ferroviari en la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 26 de maig de 2016.

Modificada per la Directiva (UE) 2020/700, del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de maig de 2020, quant a la pròrroga dels seus períodes de transposició.

Directiva 2016/798/UE del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016. Sobre seguretat ferroviària.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 26 de maig de 2016.

Modificada pel Reglament (UE) 2020/1530, de 21 d'octubre de 2020, pel que fa a l'aplicació de les normes de seguretat i interoperabilitat ferroviàries a la connexió fixa a través del Canal de la Mànega.

Modificada per la Directiva (UE) 2020/700, del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de maig de 2020, quant a la pròrroga dels seus períodes de transposició.

Directiva (UE) 2016/1148 del Parlament Europeu i del Consell, de 6 de juliol de 2016, relativa a les mesures destinades a garantir un elevat nivell comú de seguretat de les xarxes i sistemes d'informació a la Unió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 19 de juliol de 2016.

Directiva (UE) 2020/700 del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de maig de 2020, per la qual es concedeix als Estats membres un període addicional perquè compleixin el procés de transposició fins al 31 d'octubre de 2020.

3. - DECISIONS D'EXECUCIÓ

Decisió d'Execució de la Comissió 2011/665/UE de 4 d'octubre de 2011. Sobre el Registre Europeu de Tipus Autoritzats de Vehicles Ferroviaris.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 8 d'octubre de 2011.

M1 Reglament d'execució 2019/776, de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

M2 Reglament d'execució 2023/1696, de la Comissió, de 10 d'agost de 2023.

Decisió Delegada (UE) 2017/1474 de la Comissió, de 8 de junio de 2017. Per la qual es completa la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa als objectius específics de redacció, adopció i revisió de les especificacions tècniques d'interoperabilitat.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 15 d'agost de 2017.

M1 Reglament d'execució 2019/776, de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

NORMATIVA ESTATAL

1. - NORMES AMB RANG DE LLEI

Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies.

BOE de 12 de novembre de 2009.

Reial Decret Llei 22/2012, de 20 de juliol, pel qual s'adopten mesures en matèria d'infraestructures i serveis ferroviaris.

BOE de 21 de juliol de 2012.

Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

BOE de 5 de juny de 2013.

M1 Reial Decret Llei 23/2018, de 21 de desembre, de transposició de directives en matèria de marques, transport ferroviari i viatges combinats i serveis de viatge vinculats. BOE de 27 de desembre de 2018.

M2 Reial Decret Llei 1/2019, d'11 de gener, de mesures urgents per adequar les competències de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència a les exigències derivades del dret comunitari en relació amb les Directives 2009/72/CE i 2009 /73/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juliol de 2009, sobre normes comunes per al mercat interior de l'electricitat i del gas natural. BOE de 12 de gener de 2019.

Reial Decret Llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (Adif) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic.

BOE de 14 de desembre de 2013.

Reial Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei general de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social.

BOE de 31 de desembre de 2013

Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, BOE de 30 de setembre de 2015.

M1 Reial decret Llei 23/2018, de 21 de desembre, de transposició de directives en matèria de marques, transport ferroviari i viatges combinats i serveis de viatge vinculats. BOE de 27 de desembre de 2018.

M2 Llei 6/2018, de 3 de juliol.

M3 Reial decret Llei 28/2020, de 22 de setembre.

M4 Llei 10/2021, de 9 de juliol.

M5 Llei 13/2021, d'1 d'octubre.

M6 Llei 4/2022, de 25 de febrer de 2022.

M7 Reial decret Llei 14/2022, d'1 d'agost.

M8 Llei 26/2022, de 19 de desembre de 2022.

M9: Llei 2/2024, d'1 d'agost.

Llei 2/2024, d'1 d'agost, de creació de l'autoritat administrativa independent per a la investigació tècnica i accidents i incidents ferroviaris, marítims i d'aviació civil.

BOE de 22 d'agost de 2024.

2. - NORMES AMB RANG DE REIAL DECRET

Reial Decret 387/1996, d'1 de març. Pel qual s'aprova la directriu bàsica de planificació de protecció civil davant el risc d'accidents als transports de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril.

Reial Decret 1566/1999, de 8 d'octubre. Sobre els consellers de seguretat per al transport de mercaderies perilloses per ferrocarril o per via navegable.

Reial Decret 412/2001, de 20 d'abril. Pel qual es regulen diversos aspectes relacionats amb el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril.

BOE de 8 de maig de 2001.

Ordre ITC/254/2007, d'1 de febrer, per la qual s'actualitza l'annex 1 i es modifiquen l'annex 2 i diversos apèndixs de l'annex 3.

Reial Decret 1256/2003, de 3 d'octubre. Pel que es determinen les autoritats competents de l'Administració General de l'Estat en matèria de transport de mercaderies perilloses i es regula la comissió per a la coordinació del transport esmentat.

Reial Decret 2387/2004, de 30 de desembre. Pel qual s'aprova el Reglament del Sector Ferroviari.

BOE de 31 de desembre de 2004.

SE SUPRIMEIX la disposició transitòria 1,1, per Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol.

ES MODIFICA la disposició addicional 11, per Reial Decret 623/2014, de 18 de juliol.

ES DEROGA el títol VI, per Reial Decret 657/2013, de 30 d'agost.

ES MODIFICA l'art. 56, per Reial Decret 641/2011, de 9 de maig.

ES MODIFICA:

Els arts. 129 i 134, per Reial Decret 1434/2010, de 5 de novembre.

Els arts. 54 a 56 i 78.2.f) i SE SUPRIMEIX la disposició addicional 10, per Reial decret 100/2010, de 5 de febrer.

L'article 134 pel Reial Decret 1006/2015, de 6 de novembre.

ES DEROGUEN els capítols V i VI del Títol III i ES MODIFIQUEN els arts. 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 i 3, 82, 88, 133, 134.2 i l'annex, per Reial decret 810/2007, de 22 de juny.

ES DEROGA la disposició addicional 14 i ES MODIFIQUEN determinats preceptes, per Reial Decret 354/2006, de 29 de març.

ES MODIFIQUEN: els arts. 45.2, 63, les referències indicades i AFEGEIX la disposició addicional única i SUPRIMEIX la disposició transitòria 5 del Reial Decret 2387/2004, de 30 de desembre, per Reial Decret 271/2018, d'11 de maig (Ref. BOE-A-2018-6372).

Reial Decret 2395/2004, de 30 de desembre. Pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 31 de desembre de 2004.

ES MODIFIQUEN els arts. 1, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 17, 23, 27, 30, 31, 33, 34 i 40, per Reial Decret 1044/2013, de 27 de diciembre.

ES MODIFICA:

L'art. 15,1, per Reial Decret 104/2011, de 28 de gener.

Els arts. 3.1 i 16.1.p), per Reial Decret 458/2010, de 16 d'abril.

CORRECCIÓ d'errades al BOE núm. 23, de 27 de gener de 2005.

Reial Decret 1544/2007, de 23 de novembre. Pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització de les formes de transport per a persones amb discapacitat.

BOE de 4 de desembre de 2007.

CORRECCIÓ d'errades al BOE núm. 55, de 4 de març de 2008.

ES MODIFIQUEN els annexos I i IX, per Reial decret 1276/2011, de 16 de setembre.

Modificat pel Reial Decret 537/2019, de 20 de setembre, pel qual es modifica el Reial Decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització de les formes de transport per a persones amb discapacitat.

Reial Decret 1579/2008, de 26 de setembre. Pel que es modifica el Reial Decret 1561/1995, de 21 de setembre, sobre jornades especials de treball, i es regulen determinats aspectes de les condicions de treball dels treballadors mòbils que fan serveis d'interoperabilitat transfronterera al sector del transport ferroviari.

BOE de 4 d'octubre de 2008.

Reial Decret 626/2013, de 2 d'agost. Pel qual s'estableixen sis certificats de professionalitat de la família professional Transport i manteniment de vehicles que s'inclouen en el Repertori nacional de certificats de professionalitat, i s'actualitzen els certificats de professionalitat establerts com a annex V del Reial decret 723/2011, de 20 de maig i com a annex V del Reial 1539/2011, de 31 d'octubre.

BOE de 18 de setembre de 2013.

Reial Decret 657/2013, de 30 d'agost. Pel qual s'aprova l'Estatut orgànic de la Comissió acional dels Mercats i de la Competència.

BOE de 31 d'agost de 2013.

Reial Decret 1044/2013, de 27 de desembre. Pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial ADIF - Alta Velocidad.

BOE de 28 de desembre de 2013.

Reial Decret 623/2014, de 18 de juliol. Pel que es regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.

BOE de 19 de juliol de 2014.

Reial Decret 627/2014, de 18 de juliol. D'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris als seus familiars.

BOE de 19 de juliol de 2014.

Reial Decret 1072/2014, de 19 de desembre. Pel qual es crea l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i se n'aprova l'Estatut.

BOE de 23 de desembre de 2014.

Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol. Pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

BOE de 18 de juliol de 2015.

Modificat per Reial Decret 292/2016, de 15 de juliol, pel qual es modifica la disposició transitòria única del Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat per Reial Decret 1011/2017, d'1 de desembre, pel qual es modifica el Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat per Reial Decret 695/2018, de 29 de juny, pel qual es modifiquen el Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol, i el Reial decret 1011/2017, d'1 de desembre.

Modificat per Reial Decret 1513/2018, de 28 de desembre, pel qual es modifica la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat pel Reial Decret 469/2021, de 29 de juny, pel qual es modifica el Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Reial Decret 1434/2018, de 7 de desembre, de traspàs a la comunitat autònoma del País Basc de les funcions i els serveis de l'administració de l'Estat en matèria de ferrocarrils i transport ferroviari en relació amb les línies ferroviàries Basurto Hospital-Ariz i Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE de 14 de desembre de 2018.

Reial Decret 645/2020, de 7 de juliol, desenvolupa l'estructura orgànica bàsica del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

Reial Decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries.

BOE de 29 d'octubre de 2020.

Reial Decret 524/2023, de 20 de juny, pel qual s'aprova la Norma Bàsica de Protecció Civil.

BOE de 29 d'octubre de 2020.

3. - ORDRES MINISTERIALS

Ordre FOM/605/2004, de 27 de febrer. Sobre capacitat professional dels consellers de seguretat per al transport de mercaderies perilloses per carretera, per ferrocarril o per via navegable.

BOE de 9 de marzo de 2004.

Ordre INT/3716/2004, de 28 d'octubre. Per la qual es publiquen les fitxes d'intervenció per a l'actuació dels serveis operatius en situacions d'emergència per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril.

BOE de 16 de novembre de 2004.

Ordre FOM/32/2005, de 17 de gener. Per la qual es crea la Comissió de Coordinació de les Activitats Ferroviàries.

BOE de 21 de gener de 2005.

Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril. Relativa a la Declaració sobre la Xarxa i al procediment d'Adjudicació de Capacitat d'Infraestructura Ferroviària.

BOE de 9 d'abril de 2005.

Modificacions:

S'AFEUGEIX l'art. 5 bis per Ordre FOM/642/2018, de 13 de juny.

L'art. 10, per Ordre FOM/1977/2015, de 29 de setembre.

S'AFEUGEIX la disposició addicional única, per Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer.

ES MODIFICA l'art. 11 b), per Ordre FOM/420/2014, de 7 de març.



Ordre FOM/1269/2006, de 17 d'abril. Per la qual s'aproven els Capítols 6 Balast i 7 Subbalast, del plec de prescripcions tècniques generals de materials ferroviaris.

BOE d'1 de maig de 2006.

Ordre FOM/2909/2006, de 19 de setembre. Per la qual es determinen els béns, les obligacions i els drets pertanyents a RENFE-Operadora.

BOE de 22 de setembre de 2006.

Ordre FOM/2924/2006, de 19 de setembre. Per la qual es regula el contingut mínim de l'informe anual per al transport de mercaderies perilloses per carretera, per ferrocarril o via fluvial.

Ordre FOM/3671/2007, de 24 de setembre. Per la qual s'aprova la Instrucció sobre accions a considerar en el projecte de ponts de ferrocarril (IAPF-07).

BOE de 17 de desembre de 2007. Correcció d'errades BOE d'1 de novembre de 2008.

Ordre FOM/2257/2010, de 2 d'agost. Per la qual s'estableix la data a partir de la qual la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries ha d'assumir les competències en matèria de certificats de seguretat establertes en el Reglament sobre Seguretat en la Circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE de 23 d'agost de 2010.

Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre. Per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols facilitadors que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat a la circulació i, també, el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del personal esmentat.

BOE de 9 de novembre de 2010.

Correcció d'errades BOE 26, d'11 de febrer de 2011.

Modificada per Ordre FOM/679/2015, de 9 d'abril, BOE de 20 d'abril de 2015.

Modificada per Ordre FOM/1613/2016, de 4 d'octubre, BOE de 8 d'octubre de 2016.

Ordre FOM/3317/2010, de 17 de desembre. Per la qual s'aprova la Instrucció sobre les mesures específiques per a la millora de l'eficiència en l'execució de les obres públiques d'infraestructures ferroviàries, carreteres i aeroports del Ministeri de Foment.

BOE de 23 de desembre de 2010.

Ordre FOM/2818/2012, de 28 de desembre. Per la qual es fixen els criteris de segregació d'actius i passius de l'Entitat Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) entre l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) i RENFE-Operadora.

BOE de 31 de desembre de 2012.

Orden ECD/101/2013, de 23 de gener. Per la qual s'estableix el currículum del cicle formatiu de grau mitjà corresponent al títol de Tècnic en Manteniment de Material Rodant del Ferrocarril.

BOE d'1 de febrer de 2013.

Ordre PRE/2443/2013, de 27 de desembre. Per la qual es determinen els actius i els passius de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocidad.

BOE de 28 de desembre de 2013.

Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer. Per la qual es desenvolupen principis bàsics d'aplicació d'incentius al sistema dels canons per utilització de les infraestructures ferroviàries, que estableix l'art. 73 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari.

BOE de 12 de febrer de 2015.

Ordre FOM/710/2015, de 30 de gener. Per la qual s'aprova el Catàleg de línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE de 23 d'abril de 2015.

M1 Ordre FOM/925/2018, de 10 de setembre (Ref. BOE-A-2018-12397).

M2 Ordre TMA/1240/2020, de 8 de desembre (Ref. BOE-A-2020-16830).

M3 Ordre TMA/488/2021, de 19 de maig (Ref. BOE-A-2021-8513).

M4 Ordre TMA/1108/2022, d'11 de novembre (Ref. BOE-A-2022-19086).

Ordre FOM/1630/2015, de 14 de juliol, per la qual s'aprova la "Instrucció ferroviària de gàlibs".

BOE de 4 d'agost de 2015.

M1 Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer (Ref. BOE-A-2023-4324)

Ordre FOM/1631/2015, de 14 de juliol, per la qual s'aprova la Instrucció per al projecte i la construcció d'obres ferroviàries IF-3. Via sobre balast. Càlcul de gruixos de capes de la secció transversal.

BOE de 4 d'agost de 2015.

Ordre FOM/1613/2016, de 4 d'octubre, per la qual es modifica l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, en què es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols facilitadors que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat a la circulació i, també, el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del personal esmentat.

BOE de 8 d'octubre de 2016.

Ordre FOM/2015/2016, de 30 de desembre, per la qual s'aprova el Catàleg Oficial de senyals de Circulació Ferroviària a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE de 19 de gener de 2017.

M1 Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer (Ref. BOE-A-2023-4324)

Ordre TMA/576/2020, de 22 de juny, per la qual s'aprova la "Instrucció ferroviària: Especificacions tècniques del material mòbil ferroviari per a la posada en servei d'unitats autopropulsades, locomotores i cotxes (IF MR ALC-20)".

BOE, de 26 de juny del 2020.

Ordre TMA/404/2022, de 25 d'abril, per la qual es regulen aspectes del règim de certificació de les entitats encarregades del manteniment de vehicles ferroviaris, es modifiquen les dades inscriptibles al Registre Especial Ferroviari del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, i s'estableix un règim transitori d'homologació per als centres de manteniment de material rodant diferent de vagonets de mercaderies regulat a l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener.

BOE de 7 de maig de 2022.

Ordre TMA/1108/2022, d'11 de novembre, per la qual es modifica la denominació de l'estació de ferrocarril de "Madrid-Puerta de Atocha" i es modifica l'Ordre FOM/710/2015, de 30 de gener, per la qual s'aprova el Catàleg de línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
BOE de 19 de novembre de 2022.

Ordre TMA/1338/2022, de 23 de desembre, per la qual s'aprova l'Estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la infraestructura ferroviària per al període 2021-2026.
BOE de 30 de desembre de 2022.

Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer, per la qual s'aproven la Instrucció ferroviària per al projecte i la construcció del subsistema d'infraestructura (IFI) i la Instrucció ferroviària per al projecte i la construcció del subsistema d'energia (IFE), i es modifiquen l'Ordre FOM/1630/2015, de 14 de juliol, per la qual s'aprova la Instrucció ferroviària de gàlils i l'Ordre FOM/2015/2016, de 30 de desembre, per la qual s'aprova el Catàleg oficial de senyals de circulació ferroviària a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
BOE, de 18 de febrer de 2023.

Ordre TMA/261/2023, de 14 de març, per la qual es modifica la denominació de l'estació de ferrocarril de Fanjul.
BOE, de 17 de març de 2023.

Ordre TMA/698/2023, de 27 de juny, per la qual s'aprova la Instrucció sobre els registres de l'activitat de vigilància d'infraestructures ferroviàries, REVINFE-23.
BOE, de 30 de juny de 2023.

Ordre TRM/124/2025, de 3 de febrer, per la qual s'aproven les bases reguladores per a la concessió de subvencions per pertorbacions extraordinàries de trànsit al transport ferroviari de mercaderies.
BOE, de 10 de febrer de 2025.

4 - RESOLUCIONS DEL MINISTERI

Resolució de 10 de juliol de 2009, de la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries. Per la qual s'aprova "Especificació tècnica d'homologació del Material Rodant Ferroviari: Vagons".
BOE de 14 d'agost de 2009. Correcció d'errades al BOE de 3 de desembre de 2009.

Resolució de 10 de juliol de 2009, de la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries. Per la qual s'aprova "Especificació Tècnica d'Homologació de Material Rodant ferroviari: Material Rodant Auxiliar".
BOE de 19 d'agost de 2009. Correcció d'errades al BOE de 4 de desembre de 2009.

Resolució de 22 de març de 2010, de la Direcció General de Transport Terrestre. Per la qual es publica l'Acord de Consell de Ministres, de 5 de març de 2010, pel qual s'adapta a la situació actual del transport ferroviari al Reglament (CE) núm. 1371/2007, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els drets i les obligacions dels viatgers per ferrocarril.

BOE d'1 de maig de 2010.

Resolució de 29 de juny de 2011, de la Sotssecretaria del Ministeri de Foment. Per la qual s'estableix el procediment per a la presentació de l'autoliquidació i les condicions per al pagament per via telemàtica de diverses taxes corresponents al Ministeri de Foment.

BOE de 16 de juliol de 2011.

Resolució de 28 de gener de 2014, de la Secretaria d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge. Per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració d'Adif - Alta Velocidad, pel qual es resol encomanar la realització de determinades tasques a l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)

BOE d'11 de febrer de 2014.

Resolució de 3 d'abril de 2014, de la Secretaria d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge. Per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració d'Adif - Alta Velocidad, pel qual s'encomana la realització de determinades tasques a l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 26 d'abril de 2014.

Resolució de 27 de juny de 2014, de la Secretaria d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge. Per la qual es publica l'Acord del Consell de Ministres de 13 de juny de 2014, pel qual es determinen el nombre i la vigència dels títols facilitadors per a la prestació de serveis de transport ferroviari de viatgers en règim de concurrència en determinades línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE de 4 de juliol de 2014.

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

BOE de 26 de novembre de 2015.

Resolució de 23 de desembre de 2015, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per la qual s'estableixen els itineraris formatius bàsics i la càrrega lectiva mínima dels programes formatius per a les habilitacions de personal ferroviari, que els centres homologats de formació de personal ferroviari imparteixen.

BOE de 27 de gener de 2016.

Resolució de 10 de desembre de 2018, de la Secretaria General d'Infraestructures, per la qual es publica l'Acord del Consell de Ministres de 7 de desembre de 2018, pel qual es traspassen a la comunitat autònoma del País Basc les línies ferroviàries Basurto Hospital-Ariz i Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE de 14 de desembre de 2018.

Resolució de 7 de setembre de 2021, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegació de competències.

BOE d'1 d'octubre de 2021.

Resolució de 7 de setembre de 2021, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegació de competències, pel qual s'aprova la Resolució de la presidenta de l'entitat pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), de 29 de juny de 2021, per la qual es deleguen determinades competències en òrgans interns de l'entitat.

BOE d'1 d'octubre de 2021.

Resolució de 7 de setembre de 2021, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració de l'entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, sobre delegació de competències.

BOE d'1 d'octubre de 2021.

Resolució de 7 de setembre de 2021, de la Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, per la qual es publica l'Acord del Consell d'Administració de l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad, sobre delegació de competències, pel qual s'aprova la Resolució de la presidenta de l'entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, de 29 de juny de 2021, per la qual es deleguen determinades competències en òrgans interns de l'entitat.

BOE d'1 d'octubre de 2021.

Resolució de 29 de novembre de 2021, de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per la qual es crea la seu electrònica i es determina la posada a disposició de les notificacions en aquesta seu.

BOE de 17 de desembre de 2021.

5. - RESOLUCIONS DE L'ADMINISTRADOR D'INFRASTRUCTURES FERROVIÀRIES

Resolució de 9 de juliol de 2019, de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per la qual es publica el Conveni d'encàrrec de gestió a l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad, per a l'execució d'activitats de caràcter material o tècnic.

BOE de 8 d'agost de 2019.



Resolució de 10 de gener de 2020, de la Presidència de l'entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, per la qual es publica el Conveni d'encàrrec de gestió a l'entitat pública empresarial Adif, per executar activitats de caràcter material o tècnic.
BOE de 10 de febrer de 2020.

Resolució de 15 d'abril de 2020, de l'entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, per la qual es publica l'Addenda al Conveni de comanda de gestió a l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias per a l'execució d'activitats de caràcter material o tècnic.

Resolució de 29 de novembre de 2021, de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, per la qual es crea el Registre Electrònic.

Resolució de 29 de novembre de 2021, de l'entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, per la qual es crea la Seu Electrònica i es determina la posada a disposició de les notificacions en aquesta seu.

Resolució de 29 de novembre de 2021, de l'entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocidad, per la qual es crea el Registre Electrònic.

Resolució de 2 d'octubre de 2024, de la Presidència de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, per la qual es publica el Reglament de determinació dels cànons ferroviaris d'ADIF-Alta Velocidad.

Resolució de 2 d'octubre de 2024, de la Presidència de l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, per la qual es publica el Reglament de determinació dels cànons ferroviaris d'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

La normativa nacional i europea aplicable en matèria de seguretat i interoperabilitat ferroviàries s'ha de consultar al lloc web oficial de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (AESF):

- Normativa nacional: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria>
- Normativa europea: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad>



Annex E

Glossari, Acrònims i Definicions

ACRÒNIMS	
AESF	Agència Estatal de Seguretat Ferroviària
ASFA	Anunci de Senyals i Frenat Automàtic
ATP	Automatic Train Protection
BA	Bloqueig Automàtic
BAB	Bloqueig Automàtic Estandarditzat
BAD	Bloqueig Automàtic de Via Doble
BAU	Bloqueig Automàtic de Via Única
BCA	Bloqueig de Control Automàtic
BLA	Bloqueig d'Alliberament Automàtic
BSL	Bloqueig de Senyalització Lateral
BT	Bloqueig Telefònic
CE	Comissió Europea
CIAF	Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris
CNMC	Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència
CTC	Control de Trànsit Centralitzat
DGTT	Direcció General de Transport Terrestre Ministeri
DR	Declaració sobre la Xarxa

ACRÒNIMS	
EF / EE. FF.	Empresa Ferroviària / Empreses Ferroviàries
ETH	Especificacions Tècniques d'Homologació
EMS	Energy Measurement System (Sistema embarcat de mesurament de l'energia)
ETI	Especificacions Tècniques d'Interoperabilitat
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GC	Gestor de Capacitat
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railways
H24	Centre de Gestió de Xarxa H24
LSF	Llei del Sector Ferroviari
LZB	Linien Zug Beeinflussung
ODS	Objectius de Desenvolupament Sostenible
OSS	One Stop Shop (Finestreta Única)
PAT	Pla de Transport Alternatiu
PM	Lloc de Comandament
PT	Pla de Transport
RCF	Reglamento de Circulación Ferroviaria
REF	Registre Especial Ferroviari
RFIG	Xarxa Ferroviària d'Interès General
RME	Responsable de Mesurament d'Embarcada
RNE	Rail Net Europe
RSF	Reglament del Sector Ferroviari

ACRÒNIMS	
SIGES	Sistema de Gestió de Trens Especials
SIPSOR	Sistema informàtic de Petició de Solcs Ocasional i Regulars
SYACIS	Sol·licitud i Adjudicació de Capacitat a les Instal·lacions de Servei
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport / Xarxa Transeuropea de Transport
TERFN/RTTT	Trans European Rail Freight Network / Xarxa Transeuropea de Transport de Mercaderies
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenedor)
UE	Unió Europea
UIC	Unió Internacional de Ferrocarrils
UTI	Unitat de Transport Intermodal



DEFINICIONS

Acord Marc: Acord formalitzat entre l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i un candidat, per un període de vigència superior al de l'Hora de Servei, en què s'estableixen les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al Candidat, el procediment per satisfer les seves legítimes necessitats comercials sense minvar els drets dels altres Candidats i en què es podran establir les pautes de col·laboració per a la millora de la qualitat dels serveis oferts.

Adjudicació: Atorgament per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, del dret a servir-se de capacitat d'infraestructura ferroviària.

Administrador d'Infraestructures: Tot organisme o empresa responsable de l'explotació, el manteniment i la renovació de les infraestructures ferroviàries en una xarxa, i igualment responsable de participar en el seu desenvolupament conforme a les normes que estableixi l'Estat membre en el marc de la seva política general en matèria de desenvolupament i finançament d'infraestructures. (Directiva (UE) 2016/2370 del Parlament Europeu i del Consell).

Agència Ferroviària Europea / European Railway Agency (AFE / ERA): Agència creada per la UE, amb l'objectiu d'aproximar progressivament les normes tècniques i de seguretat nacionals als Estats membres i fixar objectius de seguretat comuns a tots els ferrocarrils europeus.

Agrupació Empresarial Internacional: Qualsevol associació de, almenys, dues empreses ferroviàries establertes en Estats membres de la Unió Europea diferents, per tal de prestar serveis de transports internacionals entre Estats membres.

Ajustament de Servei: Data establerta per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias per a l'adequació del Pla de Transport.

Ajustament de Servei Concertato: Ajustament de servei en què s'introdueixen les modificacions generalitzades al Pla de Transport.

Ajustament de Servei Mensual: Ajustament de servei limitat del Pla de Transport dels Operadors. Se n'estableix habitualment un al mes. Té unes condicions de modificació i creació de solcs més restrictives.

Alternativa Viable: Accés a una altra instal·lació de servei, acceptable des d'un punt de vista econòmic per a l'empresa ferroviària, que permet l'explotació del servei de transport de viatgers o mercaderies en qüestió.

Anunci de trens: Declaració formal per part de les EF dels dies concrets de circulació dels trens.

Baixador: Infraestructura ferroviària per a la pujada i baixada de viatgers.

Aplicació per a la Sol·licitud i Adjudicació de Capacitat a les Instal·lacions de Servei (SYACIS): És l'aplicació informàtica que Adif posa a la disposició de les EF i altres candidats (titulars de material rodant, agents de transport, carregadors, i els operadors de transport combinat) en el procés de sol·licitud i adjudicació de la capacitat a les instal·lacions de servei.

Autoritat Responsable de la Seguretat: És l'organisme nacional encarregat de les funcions relatives a la seguretat en la circulació ferroviària o qualsevol organisme binacional a què els Estats membres hagin encomanat aquestes funcions per garantir un règim unificat de seguretat en relació amb la infraestructura transfronterera especialitzada.

Autorització de Circulació de Vehicles Ferroviaris: La realització de les proves, els assaigs o els trasllats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General exigeix que el vehicle ferroviari amb què es faci tingui una autorització provisional de circulació atorgada per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. El sol·licitant ha de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària les autoritzacions provisionals de circulació oportunes.

Autorització de Transport Excepcional: És un document establert per la CPCTE, presidida per la Direcció de Seguretat en la Circulació, en què, derivades de l'Estudi de viabilitat, s'estableixen les condicions de transport i les prescripcions de circulació que s'han de complir en el transcurs d'aquest transport. En cas que calgui, es pot determinar, entre altres prescripcions, la necessitat de personal d'acompanyament de via, electrificació o altres.

Banda de Manteniment: Reserva de la capacitat de via necessària per al manteniment ordinari de la infraestructura.

Benefici Raonable: Un índex de remuneració del capital propi que tingui en compte el risc, inclòs el risc que afecta els ingressos, o la seva inexistència, suportat per l'explotador de la instal·lació de servei i que estigui en consonància amb l'índex mitjà registrat al sector durant els darrers anys.

Bloqueig: Sistema o procés amb l'objectiu de garantir que els trens que circulin per la mateixa via i en el mateix sentit, ho facin separats a una distància que n'impedeixi l'abast, i que quan un tren circuli per una via, no en circuli un altre en sentit contrari per la mateixa via.

Calendari d'Adjudicació de Capacitat d'Infraestructura: Calendari de terminis que ha de seguir una EF o un candidat habilitat per sol·licitar l'adjudicació de capacitat d'infraestructura.

Candidats: Les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que constitueixin aquestes empreses. Així mateix, les administracions públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguin interès de servei públic en l'adquisició de capacitat, o els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i operadores de transport que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, tinguin interès comercial en l'adquisició de capacitat.

Cantó: Es defineix com a cantó de bloqueig la part de via o de cadascuna de les vies en què, en condicions normals de circulació, no hi pot haver més d'un tren de manera simultània. En funció del sistema de bloqueig, pot estar comprès entre dues estacions col·laterals o dos senyals o pantalles de bloqueig.

Capacitat d'Infraestructura: La capacitat per programar les franges ferroviàries sol·licitades per a un segment de la infraestructura durant un període determinat.

Capacitat de la Instal·lació de Servei: Potencial d'utilització d'una instal·lació de servei i de prestació d'un servei al llarg d'un període, atès el cas, tenint en compte el temps necessari per accedir a la instal·lació de servei o per abandonar-la.

Carregador: Infraestructura ferroviària de titularitat pública o privada, consistent en una instal·lació de vies per a la càrrega, descàrrega i estacionament de vagons amb enllaç a una línia mitjançant una o més agulles de plena via (o una terminal de transport de mercaderies), que serveix per complementar la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Centre de Gestió de Xarxa H24: Àrea d'Adif amb la funció de coordinar la gestió del trànsit ferroviari amb les diferents Delegacions de Circulació i centres de regulació i control de la Xarxa d'Alta Velocitat. També facilitar a les EF solucions alternatives davant de canvis en la programació dels seus trànsits, i qualsevol altra solució que ajudi a mantenir la regularitat i normalitat en les seves circulacions. I també, i si les condicions d'explotació ho requereixen, ha d'establir plans alternatius de transport davant les diferents contingències i incidències que es presenten a la Xarxa.



Certificat de Seguretat: El certificat de seguretat acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits sobre sistemes de control, circulació i seguretat ferroviària, sobre coneixements i requisits del personal relacionat amb la seguretat de la circulació ferroviària i sobre característiques tècniques del material rodant que fa servir i de les condicions del manteniment, a fi de controlar els riscos i operar a la xarxa de forma segura.

Comissions TOC: Són les que defineixen i acorden la programació d'actuacions i obres a la infraestructura, que afectin de manera permanent la circulació de trens i circumstàncies que s'han de contemplar en els solcs que s'assignen als operadors. Estan formades per personal d'Adif de manteniment d'infraestructura, construcció d'infraestructura i Circulació.

Coordinació: Procés mitjançant el qual el Gestor de Capacitat i els Candidats intenten resoldre situacions de conflicte de sol·licituds i adjudicacions de capacitat d'infraestructura.

Declaració sobre la Xarxa (DR): Document en què s'exposen les característiques de la infraestructura posada a la disposició de les EF i les condicions per accedirhi. Detalla les normes generals, terminis, procediments i criteris relatius als sistemes de Cànon i adjudicació de capacitat. Conté, així mateix, qualsevol altra informació que calgui per cursar una sol·licitud de Capacitat d'infraestructura.

Desenvolupament de la infraestructura ferroviària: Planificació de la xarxa, la planificació financera i de les inversions i la construcció i millora de la infraestructura.

Empresa Ferroviària (EF): Són empreses ferroviàries les entitats titulars d'una llicència d'empresa ferroviària, l'activitat principal de les quals consisteix a prestar serveis de transport de viatgers o de mercaderies per ferrocarril en els termes establerts a la LSF. Les empreses ferroviàries, en tot cas, han d'aportar la tracció. Es consideren, així mateix, empreses ferroviàries les que aporten exclusivament la tracció.

Entitat encarregada del manteniment: Entitat encarregada del manteniment de vehicles ferroviaris, registrada com a tal al Registre Especial Ferroviari i que assumeix la responsabilitat de les funcions de manteniment següents: gestió, desenvolupament del manteniment, gestió del manteniment de la flota, i execució del manteniment.

Especificacions Tècniques d'Homologació (ETH): Conjunt de normes tècniques, requisits i condicions que, en matèria de seguretat, fiabilitat, compatibilitat tècnica, salubritat, protecció del medi ambient i, si escau, interoperabilitat, ha de complir tot vehicle ferroviari per obtenir les autoritzacions de posada en servei i de circulació.

Especificacions Tècniques d'Interoperabilitat (ETI): Una especificació adoptada d'acord amb la normativa comunitària de què és objecte cada subsistema o part de subsistema, amb vista a satisfer els requisits essencials i garantir la interoperabilitat del sistema ferroviari.

Explanació: La franja de terreny on s'ha modificat la topografia natural del sòl i sobre la qual es construeix la línia fèrria, se'n disposen els elements funcionals i s'hi situen les instal·lacions.

Explotació de la Infraestructura Ferroviària: Adjudicació de solcs ferroviaris, gestió del trànsit i fixació de cànon per l'ús de la infraestructura.

Explotador de la Instal·lació de Servei: L'entitat privada o pública responsable de la gestió d'una o diverses de les instal·lacions de servei especificades a l'article 42 de la LSF, o de la prestació a empreses ferroviàries d'un o diversos dels serveis als quals estan destinats aquestes instal·lacions i dels complementaris i auxiliars que la LSF defineix.

Factor d'Imputació (Fi): Percentatge de responsabilitat de l'indicador assignat a cada àmbit de gestió.

Franja Horària: La capacitat d'infraestructura necessària perquè un tren circuli entre dos punts en un període de temps determinat.

Gestor de Capacitat (GC): Departament d'Adif que té encomanada la planificació i adjudicació de capacitat a la RFIG que Adif i Adif - Alta Velocidad administren, al qual els candidats remeten les sol·licituds de capacitat d'infraestructura. Adif s'emmarca a la Direcció de Gestió de Capacitat de la Direcció General de Circulació i Gestió Capacitat d'Adif.

GTRENE: Aplicació d'Adif per a la gestió de trens quant a les seves composicions i característiques; i, també, quant a les alteracions que pateixin en el recorregut, segons el Pla de transport en períodes inferiors a un dia. Està disponible per a totes les EF, de manera telemàtica, mitjançant protocols de connexió segura.

Habilitació: Document que faculta el seu titular per exercir funcions amb capacitat acreditada mitjançant la superació d'una formació reglada, segons el RD 664/2015 RCF.

Habilitacions d'un Centre de Manteniment: Autorització atorgada per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que faculta un centre de manteniment de material rodant que en sigui titular per fer cada intervenció de manteniment o conjunt d'operacions de manteniment sobre un tipus o classe de vehicle ferroviari determinat.

Homologació d'un Centre de Manteniment: Autorització atorgada per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a un centre de manteniment de material rodant ferroviari en què es reflecteix que compleix les condicions reglamentàries, tècniques i operatives exigides per poder exercir la seva activitat.

Horari de Servei: Document en què s'inclou el conjunt de totes les dades que determinen els moviments planificats de trens i material rodant que han de tenir lloc sobre una infraestructura determinada, en el període a què es refereix aquest Horari de Servei.

Indicador per als P.P.S.I. (IP): Per al sistema d'incentius, marge de temps, mesurat en minuts, a partir del qual es considera que un tren endarrerit a destinació està inclòs al S.I. Per al trànsit de mercaderies s'aplica l'Oferta Ajustada (OA).

Infraestructura Congestionada: El tram d'infraestructura per al qual no es pot atendre plenament la demanda de capacitat d'infraestructura durant períodes determinats, ni tan sols després de coordinació de les sol·licituds de capacitat diferents.

Itinerari: Recorregut que fa un tren, quan es pot anar per diferents línies, d'un origen a una destinació.

Itinerari Alternatiu: Itinerari diferent entre el mateix origen i la mateixa destinació sempre que hi hagi substituïbilitat dels dos itineraris per a l'explotació, per part de l'empresa ferroviària, del servei de transport de viatgers o mercaderies en qüestió.

Llicència d'Empresa Ferroviària: Autorització concedida per un Estat a una empresa a què es reconeix la condició d'empresa ferroviària; condició que pot estar limitada a la prestació de determinats tipus de serveis de transport.

Línia: Part de la infraestructura ferroviària que uneix dos punts determinats i que està integrada pels elements següents: plataformes de la via, superestructura de via (que inclou el balast i el material de via, com ara travesses, subjeccions, carrils, desviaments i aparells), obres civils, com ara ponts, passos superiors, viaductes i túnels, totes les instal·lacions d'electrificació (inclosos pals, línies, àrea de contacte, centres de transformació i subestacions elèctriques) i instal·lacions de seguretat, de senyalització i de telecomunicació de la via i elements que permeten l'enllumenat. No es consideren incloses en el concepte de línia, les estacions de transport de viatgers i terminals de transport de mercaderies o altres edificis o instal·lacions d'atenció al viatger.

Línia especialitzada: Declaració que afecta determinats trams de la xarxa en què l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias prioritza un tipus de trànsit concret en certs períodes horaris.

Malles: Sistema informàtic d'Adif per a la programació de les capacitats.

Maniobra: Moviment consistent en: Afegir o segregar vehicles d'un tren. Formar o descompondre un tren - Classificar els vehicles o talls de material - Desplaçar un tren o vehicles per la mateixa via o d'una a l'altra dins dels límits de maniobres. - Fer els moviments necessaris per al canvi d'ample en els trens amb tecnologia que ho admet, als canviadors d'ample. Dur portar material de dependències de plena via sense senyal de protecció telecomandada des de l'estació o el CTC. Fer moviments de material entre dependències col·laterals que es complementen tot constituint un complex ferroviari logístic.

Manual de Capacitats: Document complementari a la DR en què es detallen les normes específiques d'assignació de capacitats aplicables a cada línia de la xarxa.

Material Rodant Auxiliar: Es consideren material rodant auxiliar els vehicles ferroviaris que estan específicament habilitats per a les tasques de supervisió, reconeixement i manteniment de la via i de les seves instal·lacions fixes, incloses, entre d'altres, la maquinària de via i els vehicles ferrocarril-carretera (bimodals), i també els destinats a trens taller i de socors.

Mercaderies Perilloses: Són els materials i objectes dels quals el RID (Reglament internacional sobre el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril) en prohibeix el transport o l'autoritza únicament en determinades condicions, ja que són substàncies/articles que tenen propietats perilloses, que poden causar lesions a les persones i danys al medi ambient, la propietat i altres béns, llevat que es manipulin correctament durant el transport, i això inclou moviment, càrrega, descàrrega, emmagatzematge i altres manipulacions. Per exemple, matèries i objectes explosius, gasos, líquids inflamables, substàncies tòxiques, materials radioactius.

Oferta Ajustada (OA): Conjunt de trens de mercaderies planificats que no s'han suprimit en origen.

Organismes de Certificació: Entitats acreditades per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC) d'acord amb les normes harmonitzades de la sèrie UNE 66500 (EN 45000), encarregades de validar el compliment de les ETH pel material rodant.

Organismes Notificat: L'encarregat d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat o tramitar el procediment de verificació «CE» dels subsistemes.

Pla de Transport Alternatiu (PAT): Variació temporal de la planificació bàsica o principal a un Candidat per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en una línia concreta, per causa d'incidències en el trànsit o de les variacions importants a la Capacitat de via, encara de manera programada (obres, per exemple).

Plan de Aumento de Capacidad: La mesura o el conjunt de mesures, acompanyades d'un calendari d'aplicació, es proposen per mitigar les limitacions de capacitat que ha motivat la qualificació d'un tram com a infraestructura congestionada.

Pla de Contingències: És l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias elabora i que conté la relació de les administracions, els organismes i els òrgans públics a què s'ha d'informar en cas d'incident important o de greu pertorbació del trànsit ferroviari. S'ha d'adequar al que estableix la legislació estatal sobre protecció civil, i prendre les competències autonòmiques en la matèria en consideració.

Pla de Manteniment d'un Vehicle Ferroviari: Document que recull el conjunt d'operacions de manteniment que defineixen cadascuna de les intervencions de manteniment que s'han de fer sobre un vehicle ferroviari, i la freqüència amb què s'han de fer durant tota la vida útil per conservar, a l'estat requerit durant la seva validació, les característiques tècniques que, en matèria de seguretat, fiabilitat, compatibilitat tècnica, salubritat, protecció mediambiental i, si escau, interoperabilitat, se'ls van ser exigir d'acord amb el que disposen les ETH.

Pla de Transport (PT): Conjunt d'operacions planificades de manera estable per una EF o altres candidats, encaminades a la prestació de serveis de transport, associades a una assignació de solcs i de recursos tècnics i humans.

Lloc de Comandament (PM): Departament específic d'Adif que s'encarrega de la gestió i la regulació del trànsit en temps real.

Rail Net Europe (RNE): És l'organització europea que té com a finalitat assignar capacitat per a tota mena de trànsit ferroviari internacional d'una manera ràpida i eficaç, d'acord amb les lleis i els reglaments nacionals i de la Unió Europea.

Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG): La Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) està integrada per les infraestructures ferroviàries que resulten essencials per garantir un sistema comú de transport ferroviari per tot l'Estat o l'administració conjunta del qual calgui per al funcionament correcte del sistema comú de transport, com ara les vinculades als itineraris de trànsit internacional, les que enllacen les diferents comunitats autònomes i les connexions i accessos als principals nuclis de població i de transport o a instal·lacions essencials per a l'economia o la defensa nacional.

Registre Especial Ferroviari (REF): Té per objecte la inscripció, d'ofici, de les entitats i persones físiques i jurídiques amb l'activitat vinculada al sector ferroviari i que requereixi, per exercir, la llicència d'empresa ferroviària corresponent o un títol facilitador, de conformitat amb el que disposen la Llei del sector ferroviari, el Reglament i les altres normes de desenvolupament. Entre les funcions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària hi ha la d'organitzar i gestionar aquest registre..

S'han d'inscriure, així mateix, al Registre especial ferroviari les administracions públiques amb atribucions en matèria de prestació de serveis de transport que manifestin interès per sol·licitar l'adjudicació de capacitat d'infraestructura necessària per a la prestació de serveis de transport ferroviari determinats.

Reglament de Circulació Ferroviària (RCF): Document que estableix les normes de circulació sobre la RFIG i les condicions necessàries per a la circulació dels trens, tot incorporant els principis que regeixen l'organització de la circulació, el vocabulari tècnic bàsic, els documents d'ús obligatori, el significat dels senyals, les regles que s'han de complir per a la circulació de trens per la RFIG, la seva entrada, sortida i pas per estacions, tipus de bloqueig i enclavaments, normes per a la composició i la frenada de trens, forma de fer maniobres, etc.

Reserva de Capacitat: Es aquella que, previa evaluación del administrador de infraestructuras ferroviarias, no es puesta a disposición de los candidatos autorizados en el proceso de adjudicación anterior a la formulación del horario de servicio definitivo, a fin de poder responder con rapidez a las solicitudes específicas de capacidad. Esto será aplicable también en los casos de infraestructura congestionada.

Retard a l'Arribada (RLL): Temps transcorregut, mesurat en minuts, entre l'hora real d'arribada a destinació i l'hora planificada.

Retard Computable (RC): Per a cada tren, temps de retard mesurat en minuts en què supera l'indicador de puntualitat que hi ha establert en el sistema d'incentius.

Retard Net (Rn): Per determinar el retard dels trens de l'Oferta Ajustada, s'ha de tenir en compte el Retard Net (Rn), que es defineix com la diferència mesurada en minuts entre el Retard a l'Arribada (RLL) i el Retard en Origen (RO).

Servei Ferroviari Connex: Servei bàsic, complementari o auxiliar que els punts 2, 3 i 4 de l'annex II de la Directiva 2012/34/UE recullen.

Servei Internacional de Transport de Mercaderies: Qualsevol servei de transport en què el tren passi, almenys, una de les fronteres espanyoles. El tren es pot formar o dividir, o ambdues coses, i les diferents seccions tenen diferents orígens i destinacions, sempre que tots els vagons passin, almenys, una frontera.

Servei Internacional de transport de Viatgers: Qualsevol servei de transport en què el tren passi, almenys, una de les fronteres espanyoles, i el principal objecte dels quals sigui transportar viatgers entre estacions situades en diferents estats. El tren es pot formar o dividir, o ambdues coses, i les diferents parts poden tenir procedències i destinacions diferents, sempre que tots els vagons passin almenys una frontera.

Sistema de Gestió de Trens Especials (SIGES): És el sistema informàtic que gestiona les peticions dels solcs immediats. Aquests solcs se sol·liciten normalment amb menys d'un dia d'antelació i per causes excepcionals. Està disponible per a totes les EF, de manera telemàtica, mitjançant protocols de connexió segura.

Sistema Informàtic de Petició de Solcs Ocasional i Regulars (SIPSOR): És el sistema informàtic que Adif posa a disposició de les EF i altres Candidats Habilitats en el procés d'adjudicació de la capacitat per sol·licitar els solcs regulars (SERVITREN) i els solcs ocasionals (TRENDIA).

Solc: La capacitat d'infraestructura necessària perquè un tren circuli entre dos punts en un període de temps determinat.

Tram: Part significativa d'una línia ferroviària.

Tren Impuntual: Tren que arriba a la destinació programada amb un retard superior a l'indicador establert.

Tren Suprimir: Tren que se suprimeix a la sortida o en qualsevol punt del recorregut, sense estar programat, per causa d'incidències a l'explotació ferroviària o a petició de l'empresa ferroviària. Aquest tren es considera impuntual, llevat de trens de mercaderies per als quals s'hagi sol·licitat la modificació de la destinació prevista.

Llindar de Puntualitat (UP): Punt de contacte, a escala nacional, que els administradors d'infraestructura posen a disposició dels Candidats per sol·licitar informació i capacitat per a l'accés a la infraestructura en totes les xarxes integrades.

Finestreta Única / One Stop Shop (OSS): Punt de contacte, a escala nacional, que els administradors d'infraestructura posen a disposició dels Candidats per sol·licitar informació i capacitat per a l'accés a la infraestructura en totes les xarxes integrades.

NOTA: Els termes del glossari només són per a fins d'informació; les definicions són de caràcter general i no és legalment vinculant.

Adicionalment RNE ha publicat un glossari de termes en anglès que està disponible a:

<http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>

Annex F

Catàleg d'Eixos i Línies de la RFIG

Formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General titularitat d'Adif - Alta Velocitat les línies i trams següents, ordenats per eixos.

Actualitzat a 01/01/2025 (1ª versió trimestral de la Tramifcación Comuna d'Adif).

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
EIX 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
EIX 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
EIX 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	BAMBIADRO DE GRANADA	GRANADA AG. KM. 54,289	1435	NO
520	CIUDAD REAL (Desde Mérida)	BADAJOZ	1668	NO / 25 KV CA
EIX 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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
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
EIX 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
EIX 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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
984	POLA DE LENA	BIF. PAJARES	1435/1668	25 KV CA
EIX 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
EIX 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
EIX 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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA	CTT CERRO NEGRO AV	1435	25 KV CA
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 Riofrio)	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
EIX15. A.V. MADRID PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BADAJOZ - LISBOA				
026	PLASENCIA	BIF. SAN NICOLÁS	1668	25 KV CA
EIX 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

S'han especificat l'origen i la destinació de cadascuna de les línies en funció del sentit PAR de la circulació.

Annex G

Capacitat Mitjana de les Principals Línies d'Adif - Alta Velocidad

Dades de Capacitat Desembre 2024.

LÍNIA	CAPACITAT (1)	TRÁNSIT ACTUAL (2)	SOLCS DISPONIBLES	SATURACIÓ
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%

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_V1 (ED 28/02/2025)

LÍNIA	CAPACITAT (1)	TRÁNSIT ACTUAL (2)	SOLCS DISPONIBLES	SATURACIÓ
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-BADAJOS	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) Capacitat mitjana diària disponible en tots dos sentits per a un dia estàndard i referit a tots els tipus de trànsit.

(2) Tràfic mitjà diari en tots dos sentits per a un dia estàndard.

- La capacitat mitjana diària de la línia i la seva saturació pot variar per trajectes i períodes horaris.
- A les línies amb origen/destinació des de / cap a grans estacions de transport de viatgers, si aquestes línies es declaren congestionades, aquesta capacitat es podria veure reduïda significativament.

Annex H

Clasificació de Línies per Tipus

Actualitzat a 01/01/2025 (1ª versió trimestral de la Tramificació Comuna d'Adif).

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPOUS DE LÍNIA	LONGITUDE (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-LFSA (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_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_V1 (ED 28/02/2025)

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPOUS DE LÍNIA	LONGITUDE (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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPOUS DE LÍNIA	LONGITUDE (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 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)	BADAJOS		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 Taboada 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

LÍNIA	ORIGEN	DESTINACIÓ	NUCLI DE RODALIES	TIPOUS DE LÍNIA	LONGITUDE (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

Models Contractuals

ÍNDEX

- CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE CORRENT DE TRACCIÓ A: (Empresa Ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES.
- CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE CORRENT DE TRACCIÓ A: (Empresa Ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF - ALTA VELOCIDAD.
- MODELS DE CONTRACTE D'ARRENDAMENT A SUBSCRIURE AMB LES EMPRESES FERROVIÀRIES PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS CONNEXOS ([SB-7](#), [SB-9](#) i [SX-10](#)).
- MODELS DE CONFORMITAT I CONTRACTACIÓ PER A LA CESSIÓ D'ESPAIS DESTINATS A LA PRESTACIÓ DELS SERVEIS FERROVIARIS CONEXOS ([SB-8](#), [SX-4](#), [SX-5](#), [SX-7](#) i [SX-8](#)).
- MODEL DE CONFORMITAT I CONTRACTACIÓ PER A LA CESSIÓ D'ESPAIS DESTINATS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI AUXILIAR ([SX-6](#)).
- CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS ([SX-9](#)).
- CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI ADIF SOBRE ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA PER A LA PUJADA I BAIXADA DE TRENS ([SX-12](#)).
- ACORD MARC PER A LA RESERVA DE CAPACITAT.

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE CORRENT DE TRACCIÓ A: (EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Madrid, a __ de _____ de 20XX.

Reunits:

D'una banda, el Sr. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, d'ara endavant Adif EPE, amb domicili a Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, amb NIF núm _____, entitat pública empresarial regulada pel que estableixen el seu estatut, aprovat pel Reial decret 2395/2004, de 30 de desembre de 2004, la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, les normes de desenvolupament d'ambdues, la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, de 29 de setembre, la legislació pressupostària i altres normes que li siguin aplicables.

I, d'una altra, el Sr. _____, amb DNI núm _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de (Empresa Ferroviària) _____ amb domicili social al C/ _____ núm ____ C.P. _____ (Localitat) _____ y NIF núm _____, en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Illustre Notari de _____, D. _____, el __ de _____ de _____, amb el número ____ del seu Protocol.

Les parts intervinents, segons el respectiu caràcter i interès amb què actuen, es reconeixen amb capacitat jurídica i d'obrar suficient per a la signatura i atorgament del present Acord, i a aquest efecte.

Exposen:

De conformitat amb l'article 22 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, en l'àmbit de la competència estatal, a una o diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana que, entre les seves competències, conforme a l'article 23.1.i), de la Llei 38/2015 esmentada, té la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei bàsic de subministrament de combustible de tracció en instal·lacions fixes i mòbils.

De conformitat amb el Reial Decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Reial decret llei 15/2013 de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, l'Ordre PRE/2443/2013, de 27 de desembre, per la qual es determinen els actius i passius de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocidad i la Declaració sobre la Xarxa d'Adif i d'ADIF - Alta Velocidad, aquest servei és ofert per Adif EPE.

D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif - EPE, tota empresa ferroviària, en possessió de la llicència corresponent i amb certificat de seguretat segons línia, ha de signar un acord amb Adif - EPE per obtenir subministrament de combustible de tracció, servei ofert per Adif - E.P.E.

(Nom) _____, empresa ferroviària en possessió de la corresponent llicència i certificat de seguretat, ha manifestat interès a rebre el servei de subministrament de combustible de tracció per part d'Adif - EPE des de (mes) de 20XX, per la qual cosa ambdues entitats han acordat la formalització del present contracte, destinat a determinar les condicions de prestació per part d'Adif - EPE del servei bàsic esmentat, a través de la Subdirecció de Gestió de Combustibles, a favor de (Empresa Ferroviària) _____.

Aquest Contracte determina les condicions de prestació del servei esmentat, d'acord amb els preus privats aprovats pel Consell d'Administració d'Adif, vigents a cada moment, i d'acord amb el que assenyalava la Declaració sobre la xarxa d'Adif en aquest apartat de subministrament de combustible de tracció.

I en virtut de tot el que antecedeix, els compareixents formalitzen aquest Contracte, tot fonamentant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden:

1. - OBJECTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb els quals Adif EPE es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària) _____, des de la data de la seva subscripció, el subministrament de combustible de tracció necessari a aquesta entitat ferroviària, i també la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, conforme als criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus privats aprovats per Adif EPE i de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif EPE vigents a cada moment.

2. - ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SERVEI

La prestació del servei de subministrament de combustible s'associa a la utilització dels tipus d'instal·lacions següents:

- Punt Fix de Subministrament (Magatzem Fiscal): Són les instal·lacions on, en virtut de l'autorització concedida i en compliment de les condicions i requisits establerts reglamentàriament, el combustible s'aprovisiona i s'emmagatzema en un dipòsit, inicialment, per subministrar-lo al vehicle ferroviari.
- Punt Mòbil de Subministrament: Són les instal·lacions en què es fixa un punt on el subministrament de combustible es fa directament des del camió cisterna de l'empresa subministradora al vehicle ferroviari.

Els serveis que aquest Contracte recull es prestaran per Adif EPE a (Empresa Ferroviària) _____, en els punts de subministrament, amb condicions i preus establerts al Catàleg del Servei de Subministrament de Combustible de la Declaració sobre la xarxa, publicat al lloc web d'Adif.

Sense perjudici de l'aplicació del que disposen la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, i les normes que la desenvolupen, en tot allò que aquest Acord no preveu, és aplicable el que disposa l'ordenament jurídic privat.

3. - CONDICIONS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

Les condicions d'accés (CA) per a aquests serveis es recullen al Catàleg del Servei de Subministrament de Combustible, publicat al lloc Web d'Adif, i són d'especial rellevància les següents per a un accés adequat a la prestació del servei:

- (Empresa Ferroviària) _____ ha d'aportar la documentació necessària (Llicència d'Empresa Ferroviària, NIF de l'empresa, Acord d'exempció concedit per l'Agència Tributària, targeta CAE vigent concedida per l'Agència Tributària i Carta de consumidor final de Gasoil B per a l'alta al sistema informàtic d'Adif EPE, i per justificar l'autorització per fer servir Gasoil B exempt).

- *(Empresa Ferroviària)* ha d'aportar a Adif EPE les renovacions dels acords d'exempció i de les targetes CAE amb el temps necessari per actualitzar el sistema informàtic i notificar-ho al subministrador.
- *(Empresa Ferroviària)* ha d'aportar la numeració UIC de tots els vehicles de què disposa en el moment de l'alta, siguin aquests de la titularitat seva o en règim de lloguer, i comunicar les variacions que hi hagi durant la vigència del present contracte, per qualsevol circumstància, tot indicant les dates d'inici i fi en què es produiran.
- Si *(Empresa Ferroviària)* no comunica la baixa d'un vehicle, com a titular o arrendatària del vehicle mateix, i a aquest se li segueix subministrant, la facturació del/s subministrament/s s'ha de fer a càrrec de *(Empresa Ferroviària)*, que ha d'abonar a Adif EPE la factura corresponent. *(Empresa ferroviària)* __ ha de resoldre amb l'actual propietària del vehicle aquest pagament sense intervenció d'Adif EPE.
- *(Empresa Ferroviària)* ha de notificar a Adif EPE tots els punts fixos o mòbils on tingui necessitat de la prestació d'aquests serveis, abans d'accedir-hi, per evitar possibles problemes de subministrament.
- *(Empresa Ferroviària)* ha de presentar les seves sol·licituds de prestació als serveis requerits en cadascuna de les instal·lacions de servei, tot ajustant-se al termini, format i contingut mínim fixat per Adif EPE, a fi de preservar una explotació ordenada, eficient i segura a les instal·lacions de subministrament.
- En el cas dels punts mòbils *(Empresa Ferroviària)* ha d'indicar a la seva sol·licitud els litres de combustible a proveir, tenint en compte que aquesta quantitat s'ha de subministrar íntegrament al vehicle, perquè no hi hagi una devolució de producte al Subministrador. Si hi ha una devolució del producte, Adif EPE ha de repercutir a *(Empresa Ferroviària)* els sobre costos en què hagi incorregut per aquest motiu.

4. - CONDICIONS D'UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE COMBUSTIBLE, DEL TIPUS MAGATZEM FISCAL, PER AL SUBMINISTRAMENT DE GASOLI B EXEMPT ALS VEHICLES FERROVIARIS

Les condicions d'utilització (CU) per a aquestes instal·lacions, el Catàleg de Serveis de la Declaració sobre la Xarxa, publicat al lloc Web d'Adif, les recull, i són d'especial rellevància les següents:

- *(Empresa Ferroviària)* ha de fer un ús adequat de la instal·lació per als fins previstos.
- *(Empresa Ferroviària)* ha de complir els requisits en matèria de seguretat ferroviària i, en particular, la disposició dels títols facilitadors pertinents del personal ferroviari i les condicions del material rodant ferroviari, i també en matèria de prevenció de riscos laborals.
- Si, com a conseqüència d'una mala actuació de *(Empresa Ferroviària)* es produeix un vessament de combustible a la instal·lació durant el subministrament de gasoil, l'empresa està obligada a complir la legislació vigent en matèria de medi ambient en relació amb sòls, abocaments, sorolls, emissions, residus i substàncies perilloses, sempre que la responsabilitat li sigui imputable i anirà a càrrec seu exclusivament, si és necessari, la recuperació i el sanejament ambiental de tots els terrenys contaminats, i li seran repercutides totes les despeses en què pugui incórrer Adif E.P.E.
- Si com a conseqüència d'una mala actuació de *(Empresa Ferroviària)* hi ha un accident amb danys a la instal·lació durant el subministrament de gasoil, se li repercutiran totes les despeses en què Adif EPE incorri per a la reparació.

5. - FACTURACIÓ I CONDICIONS DE PAGAMENT

Els preus a aplicar han de ser els vigents a cada moment per la prestació del Servei de Subministrament de Combustible que la Declaració sobre la Xarxa publica.

Els preus a què fa referència aquest Contracte són quanties sense IVA.

Els preus aplicats per la prestació d'aquest servei no inclouen la prestació d'altres serveis, com ara el servei de maniobres de "subministrament o retirada de material de tracció en punts d'aprovisionament de combustible", o el cànon per utilització de les instal·lacions de servei en la Modalitat "D".

- Els pagaments s'han de fer mensualment, per mesos naturals vençuts, mitjançant transferència o ingrés als comptes Bancaris d'Adif EPE oberts als bancs _____: IBAN _____ i _____: IBAN _____, a trenta dies data factura. Adif EPE s'obliga a enviar la factura, incloent-hi tots els càrrecs que (*Empresa Ferroviària*) _____, ha de pagar corresponents a la meritació mensual abans del dia vint del mes següent al de la factura. Els retards en el pagament de les factures presentades, i sense perjudici de qualsevol altre dret que li correspongui, generaran per a l'Empresa Ferroviària un càrrec per interessos de demora que es calcularan d'acord amb l'article 7 de la Llei 3/2004, de 29 de desembre, per la qual s'estableixen mesures de lluita contra la morositat en les operacions comercials.

També s'han d'aplicar les normes previstes als articles 101 i 102 de la Llei del Sector Ferroviari i la resta de normativa reglamentària aplicable.

6. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Aquest Contracte entra en vigor el ____ de _____ de 20XX i la vigència és fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals; es pot denunciar per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'ha d'entendre que el Contracte es prorroga de forma tàcita si cap part no comunica a l'altra la intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

7. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'extingeix per les causes següents:

1. Acord entre les parts.
2. Denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que aquest Acord preveu.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En el supòsit d'incompliment a causa de l'impagament per part de (*Empresa Ferroviària*) _____ dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució del present Acord, Adif EPE pot suspendre el servei, amb comunicació prèvia expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei s'ha de mantenir mentre no es pagui o es garanteixi suficientment el deute.

Extingit l'Acord per qualsevol causa, tots els drets i obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció de l'acord mateix s'han de liquidar i complir per ambdues parts, sense perjudici dels drets i obligacions que resultin de l'extinció mateixa per a les parts, d'acord amb la llei o el que es disposa en aquest Contracte.

8. - CESSIÓ A TERCERS

Aquest contracte no es pot cedir a tercers per cap de les parts sense el consentiment previ i escrit de l'altra part. Tota cessió feta en infracció del que disposa aquesta clàusula es considera no efectuada, i les parts continuen com a titulars de les obligacions assumides en virtut del present contracte.

Adif EPE pot contractar a tercers els serveis a què està obligat per mitjà del present contracte.

9. - NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts poden adreçar-se, per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti suficientment la recepció pel destinatari, a les persones següents designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per (Empresa Ferroviària)

Signat.: _____

[CÀRREC] _____

Per Adif

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

10. - LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

El subministrament objecte del present acord s'ha de regir i interpretar per la normativa del sector ferroviari i pel dret privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència és competent per conèixer i resoldre les reclamacions que formulen les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis complementaris. Això, sense perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquests efectes, les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

11. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Les parts contractants s'han de comprometre a mantenir en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguin concernents a la finalitat del contracte; i han de mantenir aquesta informació en reserva i secret i no revelar-la de cap manera, en tot o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals que consten en aquest contracte s'han de tractar per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament general de protecció de dades (UE 679/2016) i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part; amb la identitat, dades de contacte i representant que constin a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i execució del contracte, i s'han de conservar les dades durant la vigència del contracte mateix i en el temps posterior que sigui legalment necessari. Les dades es poden comunicar a autoritats públiques per complir les obligacions legals derivades del contracte.

S'informa els interessats del seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, rectificació, supressió, limitació o a oposar-se al tractament, i també del dret a la portabilitat de les dades, quan escaigui, tot adreçant un escrit, acompanyat d'una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o d'un altre document homòleg (NIE) amb assumpte Protecció de Dades, a les adreces següents:

Adif, E.P.E.

Adreça postal: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 – Madrid.

Adreça de correu electrònic: dpd.adif@adif.es

Per a: (-----)

Adreça postal: (-----).

Adreça de correu electrònic: (-----).

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan els sembli que s'ha vulnerat algun dels seus drets o se n'han tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats poden adreçar-se al Delegat de Protecció de Dades de cadascun dels responsables, en cas que en tinguessin, contactant per algun dels canals indicats més amunt.

Per (Empresa Ferroviària)

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

Per Adif

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

ANNEX I

PUNTS DE SUBMINISTRAMENT

De conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.

PRESTACIÓ DEL SERVEI

Els serveis es prestaran seons es determina a “oferta de serveis, definició i descripció” corresponent al servei bàsic **SB-2** publicat a la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.

PREUS PER LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

- Els preus privats a aplicar han de ser els vigents a cada moment per la prestació del servei bàsic SB-2 que Declaració sobre la Xarxa d'Adif publica.
- Al cost real/m3 s'ha d'afegir el cost del servei de subministrament que la Declaració sobre la Xarxa d'Adif fixa.

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE CORRENT DE TRACCIÓ A: (EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF - ALTA VELOCIDAD

Madrid, a __ de _____ de 20XX.

Reunits:

D'una banda, el Sr. / la Sra. (Nom) _____ (Càrrec) _____ de l'entitat pública empresarial Adif – Alta Velocidad, que intervé en nom i representació d'ADIF – Alta Velocidad EPE, d'ara endavant ADIF – Alta Velocidad, amb domicili a c/ Sor Ángela de la Cruz, n.o 3, CP 28020 – Madrid, amb CIF núm _____, entitat pública empresarial regulada pel que estableixen el Reial Decret Llei 15/2013, de 13 de desembre, la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, les normes de desplegament d'ambdues, el seu Estatut, aprovat pel Reial Decret 1044/2013, de 27 de desembre, la legislació pressupostària i altres normes que li siguin aplicables.

I d'una altra, el Sr. / la Sra. (Nom) _____, amb DNI núm. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de (Empresa Ferroviària) _____, amb domicili social a _____ amb CIF núm. _____, en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Il·lustre Notari de _____ Sr. / Sra. _____, el __ de _____ de 202__, amb el número del seu Protocol.

Les parts intervinents, segons el respectiu caràcter i interès amb què actuen, es reconeixen amb capacitat jurídica i d'obrar suficient per a la signatura i atorgament del present Acord, i a aquest efecte:

Exponen:

Que, amb data 14 de desembre de 2013, es va publicar al Boletín Oficial del Estado el Reial Decret Llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic, pel qual es crea l'entitat ADIF - Alta Velocidad, i s'estableix en la Disposició addicional tercera l'aplicació a Adif - Alta Velocidad del que disposa l'article 40.3.a) de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, quant a l'obligació de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de prestar el servei complementari de subministrament d'energia elèctrica a les infraestructures ferroviàries integrades a la Xarxa Ferroviària d'Interès General a les empreses ferroviàries que ho sol·licitin.

Que, amb data 30 de setembre de 2015, es va publicar al Boletín Oficial del Estado la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. De conformitat amb l'article 22 de la llei mateixa l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció corresponen, dins l'àmbit de la competència estatal, a una o diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana que, entre les seves competències, conforme a l'article 23.1.i), de la Llei 38/2015, inclou la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei bàsic de subministrament de corrent de tracció, definit com a tal pels articles 44 i següents de la Llei en relació amb l'annex I de la norma esmentada.

D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF - Alta Velocidad, tota empresa ferroviària, en possessió de la llicència corresponent i amb Certificat de seguretat segons línia, ha de signar un acord amb ADIF - Alta Velocidad per obtenir subministrament d'energia elèctrica de tracció, servei complementari que ofereix ADIF - Alta Velocidad.

(Empresa Ferroviària) _____, empresa ferroviària en possessió de la corresponent llicència i certificat de seguretat, ha manifestat interès a rebre el servei de subministrament de corrent de tracció per part d'ADIF - Alta Velocidad, per la qual cosa ambdues entitats han acordat la formalització del present acord, destinat a determinar les condicions de prestació per part d'ADIF - Alta Velocidad del servei complementari esmentat, per ADIF - Alta Velocidad, a favor de (Empresa Ferroviària) _____.

Aquest Acord determina les condicions de prestació del servei esmentat, d'acord amb els preus aprovats pel Consell d'Administració d'ADIF - Alta Velocidad, vigents a cada moment, i d'acord amb el que assenyalava la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF - Alta Velocidad en aquest apartat de subministrament de corrent de tracció.

I en virtut de tot el que antecedeix, els compareixents formalitzen aquest Acord, tot fonamentant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden:

1. - OBJECTE

Aquest acord té per objecte establir les condicions i els procediments d'acord amb els quals ADIF - Alta Velocidad es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària) _____, el subministrament de corrent de tracció necessari a aquesta entitat ferroviària, i també la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, conforme als criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus aprovats per ADIF - Alta Velocidad i de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF - Alta Velocidad vigents a cada moment.

2. - CONDICIONS DE PRESTACIÓ DEL SERVEI

Els serveis que aquest Acord recull es prestaran per ADIF - Alta Velocidad a (Empresa Ferroviària) _____, en les condicions i preus vigents a cada moment a la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF - Alta Velocidad.

Als mapes de les Declaracions sobre la Xarxa d'Adif i ADIF - Alta Velocidad figuren les línies electrificades dels dos administradors.

Sense perjudici de l'aplicació del que disposen la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, i les normes que la desenvolupen, en tot allò que aquest Acord no preveu, és aplicable el que disposa l'ordenament jurídic privat.

3. - FACTURACIÓ I CONDICIONS DE PAGAMENT

Els preus a què fa referència a la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF - Alta Velocidad són quanties sense IVA.

Els pagaments es faran mensualment, per mesos naturals vençuts, mitjançant transferència o ingrés als comptes bancaris d'ADIF - Alta Velocidad oberts als Bancs _____, amb IBAN _____ i _____, amb IBAN _____ a trenta dies data factura. ADIF - Alta Velocidad té l'obligació d'enviar la factura, inclosos tots els càrrecs que (Empresa Ferroviària) _____, ha de pagar corresponents a la meritació mensual abans del dia deu del mes següent al de la factura.

Els retards en el pagament de les factures presentades, i sense perjudici de qualsevol altre dret que li correspongui, generaran un càrrec per interessos de demora que es calcularan d'acord amb l'article 7 de la Llei 3/2004, de 29 de desembre, per la qual s'estableixen mesures de lluita contra la morositat en les operacions comercials.

També s'han d'aplicar les normes previstes en els articles 101 i 102 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari i la resta de normativa reglamentària aplicable.

La determinació de les circulacions afectades s'ha d'establir amb la documentació oficial facilitada per ADIF - Alta Velocidad.

4. - VIGÈNCIA DE L'ACORD

El present acord entra en vigor el dia de la signatura, i la vigència és fins al (Data) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals, i qualsevol de les parts el pot denunciar, amb una antelació de sis mesos.

S'ha d'entendre que l'Acord es prorroga de forma tàcita si cap part no comunica a l'altra la intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

5. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DE L'ACORD

Aquest Acord s'extingeix per les causes següents:

1. Acord entre les parts.
2. Denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que aquest Acord preveu.
3. Per incompliment d'una de les parts.

Si té lloc un incompliment causat per l'impagament per part de (*Empresa Ferroviària*) _____, dels imports que es deuen per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució del present Acord, Adif - Alta Velocidad EPE pot suspendre el servei, amb comunicació prèvia expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei s'ha de mantenir mentre no es pagui o es garanteixi suficientment el deute.

Extingit l'Acord per qualsevol causa, tots els drets i obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció de l'acord mateix s'han de liquidar i complir per ambdues parts, sense perjudici dels drets i obligacions que resultin de l'extinció mateixa per a les parts, d'acord amb la llei o el que es disposa en aquest Acord.

6. - CESSIÓ A TERCERS

Aquest Acord no es pot cedir a tercers per cap de les parts sense el consentiment previ i escrit de l'altra part. Tota cessió feta en infracció del que disposa aquesta clàusula es considera no efectuada, i les parts continuen com a titulars de les obligacions assumides en virtut del present Acord.

ADIF - Alta Velocidad pot contractar a tercers els serveis a què està obligat per mitjà del present Acord.

7. - NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts poden adreçar-se, per qualsevol mitjà admès en Dret que acrediti suficientment la recepció pel destinatari, a les persones següents designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per ADIF - Alta Velocidad, (Nom) _____, (Càrrec) _____.

Per (Empresa Ferroviària) _____ (Nom) _____, (Càrrec) _____.

8. - LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

El subministrament objecte del present Acord s'ha de regir i interpretar per la normativa del Sector Ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència és competent per conèixer i resoldre les reclamacions que formulen les empreses ferroviàries i la resta de candidats, quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis complementaris. Això, sense perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquests efectes, les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels Jutjats i Tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

9. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Les Parts Contractants s'han de comprometre a mantenir en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguin concernents a la finalitat del contracte; i han de mantenir aquesta informació en reserva i secret i no revelar-la de cap manera, en tot o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les parts reconeixen que tota la informació a què es pugui tenir accés en el marc del contracte ja sigui relacionada amb la prestació del servei o relacionada amb l'activitat o organització d'alguna de les parts (en endavant, la informació) té caràcter confidencial, per la qual cosa les parts acorden no divulgar-la i mantenir la més estricta confidencialitat respecte d'aquesta informació, tot advertint si és el cas, del deure de confidencialitat i secret als seus empleats, associats i a qualsevol persona que per la seva relació professional o personal hagi d'accedir-hi o hi pugui accedir.

Cap de les parts no pot reproduir, modificar, fer pública o divulgar a tercers la informació, sense la prèvia autorització escrita i expressa de l'altra part, excepte en els aspectes en què la informació és pública i notòria per mitjans aliens a les parts, o en cas de documents que siguin públicament accessibles, les parts es comprometen a posar els mitjans necessaris perquè la informació no es divulgui o cedeixi, i se n'eviti la pèrdua, robatori o sostracció.

Ambdues parts han d'advertir sobre l'existència del deure de confidencialitat als seus empleats, associats i a tota persona a qui se li faciliti, i es fa responsable de l'ús indegut que puguin fer de la informació relacionada amb el contracte; i, així mateix, es comprometen a posar en coneixement de l'altra part qualsevol acció o incident per part de tercers que pugui atemptar contra la seva confidencialitat.

Les disposicions relatives a la confidencialitat previstes en aquest contracte s'han d'aplicar durant la vigència i han de prevaldre durant un termini de cinc anys, immediatament a la terminació.

Les dades personals que consten en aquest contracte s'han de tractar per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei Orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i Garantia de Drets Digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals obtingudes de l'altra part.



Els interessats poden exercir el dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, rectificació, supressió, limitació, oposició al tractament, portabilitat de les dades, i a no ser objecte de decisions individuals automatitzades, quan escaigui, tot adreçant un escrit, acompanyat d'una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o document equivalent, amb assumpte Protecció de Dades, a les adreces següents:

Per a ADIF - Alta Velocidad, EPE. (NIF: Q-2802152-E)

Adreça postal del Registre General d'ADIF - Alta Velocidad: C/ Sor Ángela de la Cruz, 3, 7ª planta, 28020 MADRID.

Seu electrònica: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/>, o al Punt d'Accés General: [administración.gob.es](https://administracion.gob.es), código DIR EA0008223.

Adreça de correu electrònic: dpd.adifav@adif.es

Per a (xxxxxxxx) ** (NIF **)

Adreça postal: Calle **, n.º **, de ** C.P. **.

Adreça de correu electrònic: xxxxxx@xxxx.es.

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan els sembli que s'ha vulnerat algun dels seus drets o que les seves dades s'han tractat de manera il·legítima.

I en prova de conformitat, signen aquest acord,

Per (Empresa Ferroviària)

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

Per ADIF - Alta Velocidad

Signat: _____

[CÀRREC]: _____



MODELS DE CONTRACTE D'ARRENDAMENT A SUBSCRIURE AMB LES EMPRESES FERROVIÀRIES PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS CONNEXOS (SB-7, SB-9 I SX-10)

CONTRACTE NÚM. (-----)

A (-----) el (----) de (----) de (-----)

Reunits:

D'una part, **ADIF - Alta Velocidad**, amb domicili a 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, amb NIF Q-2802152-E, representat en aquest acte per (-----), en qualitat de (-----) degudament autoritzat per a aquest acte.

I d'una altra, (-----) a qui en endavant s'anomenarà **PART ARRENDATÀRIA**, amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (-----) amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'Escriptura atorgada el (----) de (----) de (----) davant el notari de (-----) Sr. (-----) amb el número (-----) del seu Protocol.

Ambdues parts amb capacitat jurídica, que mútuament es reconeixen i accepten.

Exposen:

- Que la Llei 38/2015 de 29 de setembre, del sector ferroviari, estableix, al núm. 1 de la seva Disposició addicional primera, que la titularitat i l'administració de les infraestructures ferroviàries integrades a la Xarxa Ferroviària d'Interès General corresponen a les entitats públiques empresarials Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) i ADIF - Alta Velocidad, d'acord amb el que estableix el Reial Decret Llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) i altres mesures urgents en l'ordre econòmic i a l'Ordre Ministerial 2443/2013, de 27 de desembre.
- Que, de conformitat amb el que estableixen la Declaració sobre la xarxa i el "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari en Estacions de Viatgers", Resolució del XXXXX es va adjudicar a la PART ARRENDATÀRIA un local núm. (---), de (---) m² de superfície per al servei de venda de bitllets i informació atès **(SB-7)**, per al personal de serveis a bord **(SB-9)**, perquè les empreses ferroviàries prestin el servei d'atenció preferent als seus clients **(SX-10)** (ELIMINEU EL QUE NO CALGUI) (s'adjunta resolució com a annex 1). La ubicació i les característiques queden descrites en els plànols que s'adjunten, i formen part integrant d'aquest contracte com a Annex 2.

En virtut d'això, ambdues parts subscriuen aquest contracte, de conformitat amb les següents:

Estipulacions:

1. - OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte del present contracte és l'arrendament del local, titularitat d'ADIF - ALTA VELOCIDAD, que es descriu a l'Expositiu II, que la PART ARRENDATÀRIA ha de destinar a l'activitat de venda de bitllets, per al personal de serveis a bord, perquè les empreses ferroviàries prestin el servei d'atenció preferent als seus clients (ELIMINEU EL QUE NO CALGUI).

ADIF - ALTA VELOCIDAD ha de lliurar a la PART ARRENDATÀRIA el local esmentat, mitjançant la signatura d'una acta de lliurament de local, que els representants d'ambdues parts han de signar, tot comproment-se a mantenir el gaudi pacífic del local durant la vigència del contracte, tret que, per les causes que s'indiquen a l'Estipulació Segona calgui la recuperació immediata per part d'ADIF - ALTA VELOCIDAD de l'esmentat local. Si és el cas, la PART ARRENDATÀRIA s'obliga des d'ara, a lliurar-lo sense càrregues, en l'estat en què el va rebre i en la data que ADIF - ALTA VELOCIDAD li comunicui.

La PART ARRENDATÀRIA declara que rep el local en condicions d'ús i apte per servir el fi exclusiu previst anteriorment, amb independència de les obres i inversions que hi faci per condicionar-lo a l'activitat a què es destina.

És condició indispensable per al lliurament del local, el lliurament a ADIF - ALTA VELOCIDAD d'una còpia de les pòlisses d'assegurances establertes a l'Estipulació VUITENA d'aquest contracte.

2. - RECUPERACIÓ DEL LOCAL PER ADIF - ALTA VELOCIDAD DURANT LA VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Quan calgui fer obres de manteniment o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, siguin programades o urgents, ADIF - ALTA VELOCIDAD pot modificar la capacitat assignada prèvia comunicació a les empreses ferroviàries. ADIF - ALTA VELOCIDAD ha de comunicar, amb caràcter general, almenys amb sis mesos d'antelació en relació amb l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment o remodelació programades. En el cas d'obres de manteniment o remodelació de caràcter urgent, ADIF - ALTA VELOCIDAD les ha de comunicar a la PART ARRENDATÀRIA, tan aviat en tingui coneixement.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a modificar les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons sigui de caràcter total o parcial.

Si, a conseqüència de l'execució d'obres de remodelació que es duuguin a terme a l'estació on hi ha el local objecte d'aquest Contracte, per necessitats de l'explotació i del servei públic ferroviari, o en compliment de disposicions administratives, o en execució de plans urbanístics, la PART ARRENDATÀRIA no pot desenvolupar la seva activitat al local arrendat, la PART ARRENDATÀRIA té dret a indemnització per la part pendent d'amortitzar de les inversions que ADIF - ALTA VELOCIDAD hagi aprovat abans de la revocació de la capacitat. ADIF - ALTA VELOCIDAD ha de comunicar la revocació de la capacitat per escrit i amb, almenys, sis mesos d'antelació respecte de la data en què s'ha de produir.

En qualsevol dels supòsits anteriors, ADIF - ALTA VELOCIDAD, sempre que sigui possible, ha de facilitar un local alternatiu. Si durant l'execució del contracte una tercera empresa ferroviària sol·licita espais per a la prestació del servei objecte d'aquest contracte i descrit a la clàusula primera, s'ha de seguir el procediment de coordinació previst al Reglament 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

3. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

El present contracte entra en vigor el dia de la signatura, i té una durada de XXX anys a comptar del dia () o de lliurament del local a la PART ARRENDATÀRIA, data que ha de constar en una acta de lliurament, i la vigència finalitza el dia (----) de (----) de (). La PART ARRENDATÀRIA es compromet a romandre-hi cinc anys.

ADIF - ALTA VELOCIDAD garanteix la permanència als locals adjudicats durant el termini adjudicat, i també les inversions que hagués fet en els termes que aquest contracte preveu.

ADIF - ALTA VELOCIDAD pot subscriure acords que excedeixin el termini inicialment previst per a aquest tipus de sol·licituds quan es proposin i aprovin inversions als locals que no es puguin amortitzar en el període contractat (PER A SOL·LICITUDS ANUALS, ELIMINEU EN UN ALTRE CAS).

Al final de la vigència del contracte, sense necessitat de cap requeriment previ, la PART ARRENDATÀRIA ha de desallotjar i deixar lliure i a disposició d'ADIF - ALTA VELOCIDAD el local arrendat, en l'estat inicial, llevat d'acord exprés per part d'ADIF - ALTA VELOCIDAD.

Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que notifiqui fefaentment a l'altra part la seva decisió, almenys SIS MESOS abans de la data en què sigui efectiva la resolució.

Si la PART ARRENDATÀRIA desisteix per endavant del Contracte, ADIF - ALTA VELOCIDAD pot exigir que es pagui, i la PART ARRENDATÀRIA s'obliga a pagar, en concepte de penalització, una indemnització equivalent al 50 % de la renda total, si no s'ha fet servir el servei durant la meitat de la durada del contracte. Si el servei s'ha fet servir durant més de la meitat de la durada del contracte, no hi ha d'haver cap penalització.

Si ADIF - ALTA VELOCIDAD requereix la modificació del contracte, en aplicació del "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari en Estacions de Viatgers", la PART ARRENDATÀRIA té dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, ADIF - ALTA VELOCIDAD hagi aprovat i la PART ARRENDATÀRIA hagi realitzat, en els termes previstos a l'Estipulació Setena.

Si ADIF - ALTA VELOCIDAD detecta que el nivell d'utilització del local és inferior a 80 % en estacions coordinades o 50 % a la resta d'estacions, llevat que això sigui degut a causes no econòmiques, alienes al control de la PART ARRENDATÀRIA, s'ha de requerir a la PART ARRENDATÀRIA perquè faci servir el local. Si en el termini d'un mes aquest requeriment no s'atén, ADIF - ALTA VELOCIDAD pot resoldre el contracte, sense que la PART ARRENDATÀRIA tingui dret a requerir cap compensació.

4. - RENTA

La PART ARRENDATÀRIA ha de fer efectiva a ADIF - ALTA VELOCIDAD, en virtut d'aquest Contracte, una renda anual de XXX euros, que es calcula, de conformitat amb els preus establerts a la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada horari de servei.

En qualsevol cas, no es consideren incloses a la renda les despeses per consums, subministraments, serveis, neteja o manteniment que tinguin a veure amb l'ús del local, que són a càrrec de la PART ARRENDATÀRIA. Tampoc no s'hi inclouen les despeses comunes que, si cal, s'han de repercutir.

Aquestes rendes pagadores a ADIF - ALTA VELOCIDAD per la PART ARRENDATÀRIA comencen a meritjar a partir del dia d'inici de l'Activitat, data que ha de constar a l'acta signada per les parts i, com a màxim, als SEIXANTA (60) DIES després del lliurament del local.

El pagament de la renda es farà per mesos avançats, prèvia presentació per ADIF - ALTA VELOCIDAD de la factura corresponent, mitjançant transferència bancària, a un dels comptes d'ADIF - ALTA VELOCIDAD de què és titular.

Les quantitats assenyalades anteriorment són quanties sense IVA, per la qual cosa aquestes xifres s'han d'incrementar amb l'import de l'IVA legalment aplicable a cada moment.

L'impagament per la PART ARRENDATÀRIA de qualsevol de les parts alíquotes de la renda meritarà l'interès de demora vigent en la data en què hi hagi l'impagament i des de la data d'aquest.

5. - AUTORITZACIONS I LICÈNCIES

La PART ARRENDATÀRIA ha de sol·licitar i obtenir pel seu compte i risc la totalitat de les autoritzacions i llicències, tant nacionals com autonòmiques i locals, vigents actualment o que es puguin dictar en el futur i resultin legalment preceptives per desenvolupar la seva activitat al local arrendat per ADIF - ALTA VELOCIDAD.

ADIF - ALTA VELOCIDAD declina qualsevol responsabilitat per al cas que l'activitat a fer per la PART ARRENDATÀRIA comenci sense tenir les credencials, llicències i autoritzacions preceptives.

La PART ARRENDATÀRIA pot instar la resolució anticipada del contracte, sense penalització, quan les llicències, autoritzacions o permisos indicats no es concedeixin, es revoquin o limitin durant la vigència del contracte, per causes alienes a la voluntat de la PART ARRENDATÀRIA.

Així mateix, la PART ARRENDATÀRIA ha de sol·licitar tots els permisos o llicències que calguin per a la realització d'obres, de conformitat amb el que estableix la clàusula SETENA del present contracte.

6. - FIANÇA

D'acord amb l'article 36 de la Llei d'Arrendaments Urbans, la PART ARRENDATÀRIA ha lliurat a ADIF - ALTA VELOCIDAD, en concepte de fiança legal, una quantitat equivalent a dues mensualitats de la renda anual del primer any de vigència del contracte; és a dir, la quantitat de (-----) EUROS, (----- EUROS). (ELIMINEU EL QUE NO CALGUI).

D'acord amb l'article 36.6 de la Llei d'Arrendaments Urbans, la PART ARRENDATÀRIA queda exempta de l'obligació de prestar fiança. (ELIMINEU EL QUE NO CALGUI).

La fiança ha de respondre del compliment exacte de les obligacions que la PART ARRENDATÀRIA assumeix en virtut de la signatura del contracte. (ELIMINEU EL QUE NO CALGUI).

En cas que la fiança s'executi totalment o parcialment per incompliment de la PART ARRENDATÀRIA, aquesta ha de reposar-la per l'import total en el termini de set dies hàbils comptats des del següent a la data de l'execució de la fiança mateixa. (ELIMINEU EL QUE NO CALGUI).

Extingit el contracte i sempre que no hi hagi obligacions pendents de les quals la PART ARRENDATÀRIA hagi de respondre, ADIF - ALTA VELOCIDAD li ha de retornar la fiança legal dipositada que, en cap cas ha de servir per fixar anticipadament el límit màxim de la responsabilitat de la PART ARRENDATÀRIA, de manera que, si els danys i perjudicis ocasionats a ADIF - ALTA VELOCIDAD superen la quantitat establerta a la fiança, la PART ARRENDATÀRIA n'ha d'abonar la diferència.

La fiança legal s'ha d'actualitzar quan sigui procedent legalment. (ELIMINEU EL QUE NO CALGUI).

7. - OBRES I INVERSIONS EN INSTAL·LACIONS

OBRES SOBRE ELS ESPAIS I INSTAL·LACIONS

Tota obra a fer en els espais i instal·lacions cedits és a compte i risc de la PART ARRENDATÀRIA, i sempre cal l'autorització expressa i per escrit d'ADIF - ALTA VELOCIDAD, prèvia a l'inici de les obres mateixes.

Les fites significatives de les actuacions d'aquest capítol es recullen a l'esquema següent:

a) Projecte constructiu.

De compte i risc de la PART ARRENDATÀRIA és el document que s'ha de presentar a Adif - Alta Velocidad per a l'aprovació expressa.

Igualment, aquest document s'ha d'acompanyar amb certificat, signat pel tècnic responsable de la redacció del projecte i visat pel col·legi oficial competent, que justifiqui el compliment en aquest projecte de les condicions de funcionalitat, seguretat i habitabilitat establertes a la normativa tècnica, urbanística i sectorial de l'activitat.

b) Acta de conformitat del projecte.

Aquest document serveix com a acreditació de la revisió i aprovació del projecte que la PART ARRENDATÀRIA presenta, i s'hi ha d'incloure el tipus d'inversions i imports aprovats.

c) Acta d'inici de feines.

És un document que ha de recollir l'inici de les obres i ha de contenir, almenys, informació sobre la data d'inici, el termini d'execució i l'import previst de les obres per executar.

d) Execució de les obres.

Les ha de dur a terme la PART ARRENDATÀRIA, qui ahora és la responsable única de tots els pagaments de qualsevol naturalesa, siguin inherents a la seva execució, i també de l'obtenció i pagament de totes les llicències, permisos i taxes que siguin preceptius per a la realització de les obres mateixes per part de l'administració local, autonòmica o estatal. Així mateix, és responsable de totes les indemnitzacions que es puguin derivar de l'incompliment de les disposicions generals o particulars relatives a seguretat social i salut laboral, respecte dels treballadors que destini a l'execució d'aquestes obres, i de tots els perjudicis i danys que es causin a terceres persones de resultes de l'execució de les obres mateixes; i s'han de complir, igualment, totes les prescripcions relatives a la normativa de prevenció de riscos laborals vigents i tota la normativa d'Adif - Alta Velocidad.

Adif - Alta Velocidad pot fer visites d'inspecció i seguiment de les obres i ha de tenir accés a tota la documentació tècnica de les obres mateixes. Qualsevol modificació del projecte aprovat ha de tenir l'autorització deguda d'Adif - Alta Velocidad prèviament a l'execució, i no s'executarà sense aquesta autorització.

e) Acta de comprovació d'inversió.

Finalitzades les obres, és el document pel qual es dona fe de les obres fetes, que acredita convenientment que s'han liquidat als proveïdors, i que determina l'import final de l'obra a efectes contractuals, si en tingués.

La conformitat per part d'Adif - Alta Velocidad amb el projecte i les obres no eximeix la PART ARRENDATÀRIA de la responsabilitat pels defectes que hi pot haver i les conseqüències que se'n derivin.

INVERSIONS I EL SEU TRACTAMENT

La PART ARRENDATÀRIA ha de dur a terme les obres necessàries per a la posada en funcionament de l'activitat a què s'ha de destinar l'immoble arrendat; també l'ha d'equipar amb totes les instal·lacions que calguin (subministrament d'energia elèctrica, aigua, gas, refrigeració, calefacció, etc.) d'acord, tot això, amb el projecte que, a aquest efecte, ha d'aprovar Adif - Alta Velocidad, en un termini màxim de TRES MESOS. Si la PART ARRENDATÀRIA no du a terme les obres esmentades en el termini estipulat, Adif - Alta Velocidad pot donar per resolt el contracte prèvia comunicació escrita en aquest sentit.

El local ha de disposar d'escomeses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis.

Si la PART ARRENDATÀRIA considera la necessitat de fer alguna obra, ha de presentar davant Adif - Alta Velocidad el projecte corresponent, que s'ha d'autoritzar expressament per executar-lo. L'autorització d'execució es recull a l'agenda al contracte, en què han de constar les modificacions de contracte que s'han acordat en els termes previstos en aquest document.

Les inversions que es proposen, després que Adif - Alta Velocidad les hagi analitzat, han de quedar classificades com a:

a) Inversions en instal·lacions fixes

ADIF - ALTA VELOCIDAD pot exigir que se'n garanteixi l'import durant el període d'execució del contracte si es consideren necessàries i degudament justificades.

La totalitat de la inversió ha de quedar totalment amortitzada, normalment, durant la vigència total del contracte, i a la finalització del contracte les obres o instal·lacions que la PART ARRENDATÀRIA ha realitzat han de quedar sempre en benefici d'Adif - Alta Velocidad, sense cap dret per a la PART ARRENDATÀRIA a contraprestació de cap mena, llevat de la part pendent d'amortitzar, excepcionalment, que Adif - Alta Velocidad hagi aprovat prèviament a la finalització o resolució del contracte.

Import garantit

Es calcula mitjançant la fórmula següent: $I_g = I_v \times M_p / D_u$

En què:

I_g , és l'import garantit.

I_v , és l'import de les inversions fetes, comprovades i lligades a l'espai cedit. (L'import de la inversió feta ha de ser més petita o igual al de la inversió aprovada)

M_p , és el nombre de mesos pendents de transcórrer fins al final de l'amortització, d'acord amb el pla d'amortització autoritzat per Adif - Alta Velocidad.

D_u , és el termini total en mesos que dura l'amortització, segons el pla d'amortització autoritzat per Adif - Alta Velocidad.

Per al càlcul de l'import garantit cal que, en acabar l'execució de la inversió, la PART ARRENDATÀRIA faciliti a Adif - Alta Velocidad les certificacions d'obra, factures o documents oportuns que acreditin de manera suficient, segons el parer d'Adif - Alta Velocidad, el cost total de la inversió mateixa, tot desglossant l'import de les instal·lacions desmuntables, i tot aportant igualment documentació acreditativa que les obres s'han liquidat als proveïdors degudament.

Drets sobre l'import garantit

- Si el contracte es resol per causes no imputables a la PART ARRENDATÀRIA, aquesta part té dret a percebre d'Adif - Alta Velocidad una indemnització equivalent a l'import garantit (I_g). La PART ARRENDATÀRIA no pot reclamar cap altre tipus d'indemnització.
- Si el contracte es resol per causes imputables a la PART ARRENDATÀRIA, aquesta part no té dret a l'abonament de cap quantitat en concepte d'import garantit (I_g) per les inversions fetes, i les obres han de quedar en benefici d'Adif - Alta Velocidad.

b) Inversions en instal·lacions mòbils o desmuntables

Finalitzat el contracte, la PART ARRENDATÀRIA es compromet a deixar l'espai cedit en les mateixes condicions en què se li va lliurar, i a retirar a compte i risc seu, qualsevol instal·lació desmuntable o mòbil que s'hagi fet servir en l'explotació de l'espai, tot garantint, quan així es determini, la transició d'explotadors en els termes que preveu aquest document.

TERMINI D'EXECUCIÓ DE LES OBRES I INSTAL·LACIONS

L'execució de les obres descrites en els punts anteriors ha de començar en el termini que es pacti.

Si transcorregut el termini esmentat al paràgraf anterior d'inici de les obres, aquestes no s'han iniciat per causes no justificades, aquest pot resoldre el contracte, i queda a favor seu la garantia en concepte d'indemnització.

La PART ARRENDATÀRIA pot sol·licitar la pròrroga dels terminis establerts per a l'inici i la finalització de les obres, que Adif - Alta Velocidad ha de concedir en el supòsit que hi hagi raons alienes a la voluntat de la PART ARRENDATÀRIA que justifiquin la demora en el començament de les obres mateixes. Adif - Alta Velocidad pot inspeccionar en tot moment l'execució de les obres, per comprovar que s'ajusten al projecte autoritzat, sense que per la inspecció o control es pugui derivar cap responsabilitat per a Adif - Alta Velocidad. Acabades les obres s'ha d'aixecar una acta en què s'han de recollir les instal·lacions que s'han fet; l'acta ha de formar part del present contracte.

8. - ASSEGURANCES

La PART ARRENDATÀRIA ha de prendre a càrrec seu una pòlissa d'assegurances global que cobreixi els riscos d'incendi i altres danys als béns i una pòlissa de responsabilitat civil en una quantia mínima de 150.000.- EUROS (CENT CINQUANTA MIL EUROS) cadascuna i que garanteixi, en cas de sinistre, l'abonament de la indemnització corresponent i cobreixi els riscos de qualsevol dany i perjudicis causats, durant la realització d'obres, si escau, i en l'exercici de l'activitat a l'espai arrendat.

La PART ARRENDATÀRIA ha de lliurar a Adif - Alta Velocidad una còpia de la pòlissa d'assegurances contractada i es compromet a remetre a Adif, periòdicament, els justificants d'estar al corrent de pagament de la prima de la pòlissa. La PART ARRENDATÀRIA s'obliga igualment a notificar a Adif - Alta Velocidad qualsevol modificació de la pòlissa o canvi de companyia asseguradora que succeeixi durant la vigència del contracte.

La PART ARRENDATÀRIA ha d'assumir directament la responsabilitat de fer front a totes les indemnitzacions l'import de les quals superi les quantitats assenyalades anteriorment.

Aquestes assegurances s'han de contractar amb una entitat asseguradora que compleixi els requisits establerts a la Llei 20/2015, de 14 de juliol, d'ordenació, supervisió i solvència de les entitats asseguradores i reasseguradores, o la norma que la substitueixi. El lliurament de la pòlissa d'assegurances a Adif - Alta Velocidad s'ha de fer, com a data límit, en el moment del lliurament del local.

La PART ARRENDATÀRIA ha de garantir a Adif - Alta Velocidad la cobertura dels riscos esmentats, des del mateix moment de l'inici i fins a la finalització de la vigència del present contracte.

La PART ARRENDATÀRIA ha d'abonar puntualment les primes de l'assegurança i facilitar-ne còpia a ADIF - ALTA VELOCIDAD, amb caràcter anual, del justificant d'abonament corresponent.

9. - ÚS I CONSERVACIÓ

La PART ARRENDATÀRIA ha de fer servir el local amb la diligència deguda, destinar-lo únicament i exclusivament a l'ús descrit a l'estipulació PRIMERA, abstenint-se de fer allò que comporti detriment o deteriorament del local mateix, i es prohibeix emmagatzemar-hi o manipular-hi matèries perilloses.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a mantenir en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements de l'activitat, i també la neteja del local arrendat, i s'han d'efectuar a càrrec seu les reparacions dels deterioraments que hi hagi o hi pugui haver, com a conseqüència de l'explotació per la PART ARRENDATÀRIA, tot assegurant-ne la conservació en perfecte estat permanent.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a impedir tota usurpació o novetat danyosa per part de tercers.

La PART ARRENDATÀRIA ha de permetre l'accés a l'interior del local a ADIF - ALTA VELOCIDAD o a qui aquest autoritzi, tant per inspeccionar com per verificar les obres de conservació o reparació que calguin.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a observar quanta norma, reglament o estatut emeti ADIF - ALTA VELOCIDAD per al desenvolupament d'activitats en recintes ferroviaris, si escau, i a executar les indicacions d'Adif - Alta Velocidad amb vista a la reparació i conservació de l'immoble en allò que afecti instal·lacions i servei ferroviari. En particular, cal observar les prescripcions derivades de l'article 16 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en relació amb les obres i actuacions per fer a les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària.

10. - MESURES DE SEGURETAT

És responsabilitat exclusiva de la PART ARRENDATÀRIA l'adopció de totes les mesures de seguretat necessàries segons la normativa vigent per a la protecció contra incendis, amb la garantia en tot moment que l'activitat a desenvolupar discorrerà sense cap risc per a persones o coses i per al local mateix arrendat per ADIF - ALTA VELOCIDAD.

Les mesures esmentades anteriorment, s'han de prendre, si cal, en coordinació amb el servei de seguretat de l'estació, i del seu compte i risc és el reforç dels serveis de vigilància, en cas de resultar necessari segons el parer d'ambdues parts.

La PART ARRENDATÀRIA ha de complir, en tot moment, la normativa vigent o que es pugui dictar en el futur, tant a escala nacional com autonòmica o municipal, i que reguli o afecti el funcionament, la seguretat i les condicions del local destinat a l'activitat concreta que s'hi desenvolupi.

ADIF - ALTA VELOCIDAD declina qualsevol responsabilitat pels danys que es puguin ocasionar a tercers a conseqüència de la inobservança per la PART ARRENDATÀRIA de les mesures de seguretat i normativa aplicables a què es fa esment als paràgrafs precedents.



11. - SUBMINISTRAMENTS

Els subministraments necessaris per al perfecte desenvolupament de l'activitat a fer al local i als espais arrendats s'han de contractar directament per compte i risc de la PART ARRENDATÀRIA amb les respectives empreses subministradores, i són a càrrec seu tant els consums que generi com la instal·lació de les escomeses necessàries.

Si la PART ARRENDATÀRIA no pot contractar directament els subministraments amb les empreses subministradores, ADIF - ALTA VELOCIDAD, si s'encarrega de prestar els subministraments, ha d'efectuar el càlcul dels costos corresponents als consums, de conformitat amb els preus establerts a la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada horari de servei.

La PART ARRENDATÀRIA renuncia a reclamar a ADIF - ALTA VELOCIDAD els possibles danys i perjudicis per incidències de qualsevol mena en aquests subministraments, sempre que aquestes incidències no tinguin origen en causes imputables a ADIF - Alta Velocidad.

12. - PROHIBICIONS

Es prohibeix la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, i també la subcontractació a tercers del local arrendat, en virtut del present contracte, llevat d'autorització prèvia i per escrit d'ADIF - ALTA VELOCIDAD. La cessió, traspàs o subarrendament no consentits són causa suficient per a la resolució del contracte d'arrendament.

S'exclou expressament l'aplicació dels articles 32 i 33 de la Llei d'arrendaments urbans vigent.

S'exclou igualment el dret d'adquisició preferent previst a l'art. 31 pel que fa a l'art. 25 de la LAU.

13. - SUSPENSIÓ DEL CONTRACTE

La PART ARRENDATÀRIA té dret a optar entre suspendre el contracte o desistir-ne (sense indemnització de cap classe) només i exclusivament quan l'autoritat competent o ADIF - ALTA VELOCIDAD acordin (perquè així ho demani o aconselli l'explotació o el servei públic ferroviari) el tancament temporal de l'estació.

La suspensió del contracte representa, fins a l'acabament del tancament, la paralització del termini del contracte i la suspensió de l'obligació del pagament de la renda. No obstant això, una vegada reiniciat el contracte, s'ha de computar el temps transcorregut per a l'actualització de la renda, conforme als barems que estableix el contracte.

14. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

La resolució del present contracte serà efectiva, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les causes següents:

- Si la PART ARRENDATÀRIA està al descobert en el pagament de la renda corresponent a tres mesos o més, i no soluciona l'incompliment en el termini de deu dies des que Adif - Alta Velocidad li ho hagi requerit, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial.
- La manca de pagament de l'import de la fiança o de la seva actualització, que la PART ARRENDATÀRIA no hagi esmenat en el termini d'un mes des que ADIF - ALTA VELOCIDAD li ho hagi requerit.
- El subarrendament o la cessió no consentits.
- Els danys causats dolosament a l'immoble.
- Per destinar el local arrendat per ADIF - ALTA VELOCIDAD a activitat diferent de la que aquest Contracte contempla.
- Per impedir o prohibir de forma reiterada i greu l'accés d'ADIF - ALTA VELOCIDAD al local arrendat, a fi de fer totes les comprovacions i les investigacions que consideri necessari.
- Per fer, al local arrendat, obres que ADIF - ALTA VELOCIDAD no autoritzi prèviament i per escrit.
- Si, una vegada executades les obres contemplades a l'estipulació SETENA d'aquest Contracte, ADIF - ALTA VELOCIDAD comprova que les obres no s'ajusten a les que es van consentir.
- Si la PART ARRENDATÀRIA és sancionada per l'administració o pels tribunals, mitjançant resolució o sentència ferma, amb motiu de faltes greus que perjudiquen el prestigi o la imatge d'ADIF - ALTA VELOCIDAD.

- Per no subscriure o per estar al descobert en el pagament de les assegurances, previstes a l'estipulació VUITENA, sempre que l'incompliment no s'esmeni en el termini d'un mes des que ADIF - ALTA VELOCIDAD li ho hagi requerit a la PART ARRENDATÀRIA.
- Per infringir o no observar estrictament la normativa sobre funcionament, seguretat i condicions del local, d'acord amb l'activitat que s'hi desenvolupi, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial, sempre que l'incompliment no s'esmeni en el termini de deu dies des que ADIF - ALTA VELOCIDAD li ho hagi requerit a la PART ARRENDATÀRIA.
- Per no estar, la PART ARRENDATÀRIA, en possessió de les autoritzacions i les llicències necessàries, tant per a l'exercici de l'activitat com per fer obres.
- Per abandonament del local.

ADIF - ALTA VELOCIDAD ha de notificar per escrit a la PART ARRENDATÀRIA la causa de resolució en què hagi incorregut.

En tots aquests supòsits de resolució, les obres fetes de primer establiment, conservació o millora reverteixen gratuïtament a Adif - Alta Velocidad i han de quedar en benefici dels locals, sense que la PART ARRENDATÀRIA tingui dret a percebre cap quantitat en concepte d'indemnització o amortització pendent.

Si la PART ARRENDATÀRIA decideix unilateralment resoldre el contracte amb anterioritat al venciment pactat, sigui quina sigui la causa, la totalitat de les obres fetes han de quedar igualment en benefici dels locals, sense que ADIF - ALTA VELOCIDAD abonï cap quantitat a la PART ARRENDATÀRIA en concepte d'indemnització o amortització pendent.

Igualment, aquest contracte s'ha de resoldre segons indica l'estipulació SEGONA, relativa a la recuperació dels locals per part d'ADIF - ALTA VELOCIDAD, i TERCERA del present document, relativa a la resolució anticipada per la PART ARRENDATÀRIA i també a la resolució per part d'ADIF - ALTA VELOCIDAD per manca d'ús del local en els nivells requerits.

15. - EXTINCIÓ DEL CONTRACTE

A més de per les altres causes previstes en aquest contracte, el contracte d'arrendament s'extingirà per:

- a. El transcurs del termini de vigència contractualment establert o del previst per a qualsevol de les pròrrogues, excloent-ne expressament l'aplicació de l'art. 34 de la LAU.
- b. La defunció de la persona física arrendatària, cas en què s'exclou la subrogació mortis causa de l'art. 33 LAU o la dissolució de la persona jurídica arrendatària.
- c. La pèrdua de l'immoble arrendat per causa no imputable a ADIF - ALTA VELOCIDAD.
- d. Qualsevol altra que les parts acordin.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula la PART ARRENDATÀRIA té dret a cap indemnització.

Així mateix, el contracte s'extingeix per la finalització de la prestació del servei de venda de bitllets i informació atès (SB-7), personal de bord (SB 9), perquè les empreses ferroviàries prestin el servei d'atenció preferent als seus clients (SX-10) (ELIMINEU EL QUE NO PROCEDEIXI) vinculat a l'espai adjudicat a XXXXXX.

16. - PUBLICITAT I RÈTOLS

Per a la instal·lació de qualsevol rètol a l'exterior del local arrendat, relatiu a l'activitat que la PART ARRENDATÀRIA desenvolupa a l'interior del local, aquesta part ha de sol·licitar i obtenir prèviament l'autorització expressa i per escrit d'ADIF - ALTA VELOCIDAD.

Es prohibeix fer o instal·lar qualsevol tipus de publicitat a l'exterior del local arrendat per Adif - LTA VELOCIDAD. Així mateix, es prohibeix la col·locació de rètols lluminosos, fins i tot a l'interior del local, sense l'autorització prèvia d'ADIF - ALTA VELOCIDAD.

17. - RESPONSABILITATS

ADIF - ALTA VELOCIDAD queda exempta de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que hi hagi en el mobiliari, estris i efectes introduïts al local arrendat. Així mateix, ADIF - ALTA VELOCIDAD declina qualsevol responsabilitat pels accidents que s'esdevinguin a l'interior del local objecte del contracte, sigui quina sigui la causa, davant els empleats de la PART ARRENDATÀRIA i davant de tercers, respecte de tots els quals ha de respondre sempre la PART ARRENDATÀRIA i per l'import total de les indemnitzacions corresponents.

18. - DESPESES I TRIBUTS

Són a compte de l'ARRENDATARI la totalitat dels tributs de qualsevol mena que, actualment graven, o poden gravar en el futur, l'exercici de l'activitat a desenvolupar en el local arrendat, o que recauen o poden recaure sobre el local ocupat, encara que s'hagin liquidat a Adif - Alta Velocidad. Igualment són a compte de l'ARRENDATARI les despeses i tributs que poden recaure sobre aquest contracte o sobre qualsevol de les operacions físiques o jurídiques que motivi.

S'acorda expressament que l'ARRENDATARI es fa càrrec de l'impost de béns immobles que recau sobre el local, encara que s'hagi liquidat a ADIF - ALTA VELOCIDAD.

19. - RETIRADA DE RESIDUS

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga, pel seu compte i risc, a retirar tots els residus que es generin com a conseqüència de fer obres privatives al local o per raó de la seva activitat. La retirada dels residus esmentats s'ha de fer d'acord amb les disposicions legals en vigor en matèria de medi ambient, i per mitjà d'un gestor mediambiental quan sigui preceptiu, tot aportant còpia a ADIF - ALTA VELOCIDAD dels documents subscrits per a la retirada de tots els residus.

20. - PREVENCIÓ DE RISCOS. COORDINACIÓ EMPRESARIAL

En compliment del que disposa el Reial decret 171/2004, de 30 de gener, pel qual es desenvolupa l'article 24 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, en matèria de coordinació d'activitats empresarials, l'adjudicatari ha d'establir contacte amb la persona o les persones responsables de la prevenció de riscos laborals del centre o centres on desenvoluparà l'objecte del contracte.

Són aplicables els procediments operatius de coordinació d'activitats empresarials P.O.P. 12 i P.O.P 16, en tot el que no contradigui aquest contracte.

Si durant la vigència del contracte cal, per desenvolupar l'activitat, tenir una habilitació administrativa, qui resulti adjudicatari s'obliga, a càrrec seu exclusiu, a obtenir l'habilitació que resulti preceptiva. Igualment, s'obliga a fer que el personal o mitjans que hagin de prestar els seus serveis en l'àmbit ferroviari tinguin la capacitat i habilitació que resultin preceptives segons la normativa del sector i que sigui aplicable, a fi que els permetin desenvolupar les seves funcions amb les garanties de seguretat i eficiència degudes.

21. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que la PART ARRENDATÀRIA adreci a Adif - Alta Velocidad en relació amb aquest contracte han d'anar dirigides a la Subdirecció de Gestió Comercial de la Direcció d'Explotació Comercial, amb domicili a C/ Sor Ángela de la Cruz nº 3, 3ª planta, 28020 (Madrid), de manera que tingui la seguretat que han arribat a la destinació.

Les que Adif - Alta Velocidad adreci a la PART ARRENDATÀRIA les ha d'enviar al domicili que consta a l'encapçalament d'aquest contracte.

Mentre Adif - Alta Velocidad no rebí comunicació de la PART ARRENDATÀRIA que notifiqui alguna anomalia, s'ha d'entendre que el contracte es desenvolupa normalment.

22. - NOVACIÓ

La totalitat dels pactes i condicions establerts en aquest contracte no es poden modificar ni se'n pot fer una novació, sinó en virtut d'acord específic de les parts, que els mateixos atorgants o persones que tinguin poders suficients per fer-ho han de subscriure.

23. - RÈGIM JURÍDIC

Aquest contracte es regeix pels mateixos termes i pactes continguts en aquestes condicions particulars i, quan no les contradigui, per la Llei 29/1994, de 24 de novembre, d'arrendaments urbans; i, en allò no disposat en aquestes normes, pel que estableix la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques i altres normes de dret privat que siguin aplicables.

Igualment són aplicables per al que no s'indica en les presents condicions particulars, la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació del present contracte núm. (-----), i també la documentació que la PART ARRENDATÀRIA lliuri durant la tramitació de l'expedient.

24. - DOCUMENTS INTEGRANTS DEL CONTRACTE

Formen part integrant d'aquest contracte, a més de les presents condicions particulars, els documents següents:

- ANNEX 1:Resolució d'adjudicació.
- ANNEX 2:Plànol descriptiu de la superfície i altres característiques del local arrendat.
- ANNEX 3:Certificat d'eficiència energètica.

25. - JURISDICCIÓ

Per a totes les qüestions que es derivin de la interpretació i el compliment del present contracte, i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei d'assistència jurídica a l'Estat i institucions públiques, aplicable a aquesta entitat pública empresarial, les parts, amb renúncia expressa a qualsevol altre fur i domicili que en dret els pot correspondre, se sotmeten als tribunals de Madrid i accepten que s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú de les dues parts.

26. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Les parts contractants s'han de comprometre a mantenir en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguin concernents a la finalitat del contracte; i han de mantenir aquesta informació en reserva i secret i no revelar-la de cap manera, en tot o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals que consten en aquest contracte s'han de tractar per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament general de protecció de dades (UE 679/2016) i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part; amb la identitat, dades de contacte i representant que constin a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i execució del contracte, i s'han de conservar les dades durant la vigència del contracte mateix i en el temps posterior que sigui legalment necessari. Les dades es poden comunicar a autoritats públiques per complir les obligacions legals derivades del contracte.

S'informa els interessats del seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, rectificació, supressió, limitació o a oposar-se al tractament, i també del dret a la portabilitat de les dades, quan escaigui, tot adreçant un escrit, acompanyat d'una fotocòpia del document nacional d'identitat o d'un altre document homòleg (NIE) amb assumpte Protecció de dades, a les adreces següents:

Adif - Alta Velocidad, EPE (CIF Q-2802152-E)

Adreça postal: Avenida Pio XII, 97, Madrid (28036)

Adreça de correu electrònic: dpd.adifav@adif.es

Per a: (-----).

Adreça postal: (-----).

Adreça de correu electrònic: (-----).

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan els sembli que s'ha vulnerat algun dels seus drets o se n'han tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats poden adreçar-se al delegat de protecció de dades de cadascun dels responsables, en cas que en tinguessin, contactant per algun dels canals indicats més amunt.

27. - SEGELLAT DEL CONTRACTE

La totalitat dels folis que formen aquest contracte i la resta dels annexos s'han segellat, per garantir-ne l'autenticitat, per representants d'ambdues parts.

Així ho acorden i convenen amb aquesta finalitat i per a la seva deguda constància, signen electrònicament aquest contracte, a un sol efecte; la data de formalització és la que correspon a la data de la signatura de l'últim dels signants en el document.

IDENTIFICACIÓ DEL DOCUMENT

CONTRATE NÚM.

SIGNANT

PER L'ARRENDATARI

PER ADIF-ALTA VELOCIDAD:

MODELS DE CONFORMITAT I CONTRACTACIÓ PER A LA CESSIÓ D'ESP AIS DESTINATS A LA PRESTACIÓ DELS SERVEIS FERROVIARIS CONEXOS (SB-8, SX-4, SX-5, SX-7 Y SX-8)

CONTRACTE NÚM. (-----)

(-----) amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (-----), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'Escriptura atorgada el (----) de (--) de (----) davant el notari de (-----) Sr. (-----) amb el número () del seu Protocol.

1. Que en data (----), l'empresa ferroviària () va sol·licitar a Adif - Alta Velocidad accés a les instal·lacions de servei per a la prestació del servei (SB-8 ESPAI PER A MÀQUINES DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ / SX-4 ESPAIS PER PRESTAR SERVEIS D'ATENCIÓ I INFORMACIÓ PUNTUAL / SX-5 ESPAI EN ANDANES PER A EMMAGATZEMATGE D'EQUIPAMENTS MÒBILS / SX-7 PUNT D'ATENCIÓ D'ÚLTIMA HORA / SX-8 ARMARIETS EN VESTIDOR D'ÚS COMPARTIT) (poseu-hi només el que sigui procedent) a l'estació de (-----).
2. Les condicions ofertes per Adif - Alta Velocidad són les que figuren en aquest document, juntament amb les condicions de contractació que s'adjunten, com Annex 1 al present document:
 - Espai núm. SAP XXX, de XX m2 a l'estació de XXX.
 - Preu, l'establert a la Declaració sobre la xarxa vigent per a cada horari de servei. En aquest cas concret, com que es tracta d'una estació del grup XXXXX, el preu per a l'any XXX és de XXXXXX (quantitats sense IVA).
 - SB-8- En del preu hi ha inclòs el consum elèctric. No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivats de l'ús de la màquina, que són a compte de la CESSIÓNÀRIA, i també el consum de dades.
 - SX-5- El consum elèctric no s'inclou en el preu. No s'inclou en el preu el servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats.
 - SX-7 El consum elèctric no s'inclou en el preu. No s'hi inclou el servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats. No s'hi inclou el consum de dades.
 - SX-8- En del preu hi ha inclòs el consum elèctric.

(ELIMINEU EL QUE NO CALGUI).

Vigència: És la que figura a la resolució d'adjudicació, començant a comptar la vigència l'endemà de la notificació, i la finalització és el dia XXX.

Que (----) accepta les condicions recollides en aquest document i el seu annex 1, mitjançant la signatura i el segellat.

IDENTIFICACIÓ DEL DOCUMENT

CONTRATE NÚM.

SIGNANT

PER L'ARRENDATARI

CONDICIONS DE CONTRACTACIÓ DE LA CESSIÓ D'ÚS

1. - OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte del present document és el que consta en el document de conformitat signat per la CESSIÓNÀRIA, del qual aquest document és annex.

Adif - Alta Velocidad ha de lliurar a la PART ARRENDATÀRIA l'espai esmentat, mitjançant la signatura d'una acta de lliurament de local, que els representants d'ambdues parts han de signar, tot comprometent-se a mantenir el gaudi pacífic de l'espai durant la vigència del contracte, tret que, per les causes que s'indiquen a l'estipulació SEGONA calgui la recuperació immediata per part d'Adif - Alta Velocidad de l'espai esmentat. Si és el cas, la CESSIÓNÀRIA s'obliga, des d'ara, a lliurar-lo sense càrregues, en l'estat en què el va rebre i en la data que Adif - Alta Velocidad li comuniqui.

La CESSIÓNÀRIA declara que rep l'espai expressat en condicions d'ús i apte per servir el fi exclusiu previst anteriorment, amb independència de les obres i inversions que hi faci per condicionar l'espai a l'activitat a què es destina.

És condició indispensable per al lliurament de l'espai, el lliurament a Adif - Alta Velocidad d'una còpia de les pòlisses d'assegurances establertes a l'estipulació SETENA d'aquestes condicions de contractació.

2. - RECUPERACIÓ DE L'ESPAI PER ADIF AV DURANT LA VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Quan calgui fer obres de manteniment o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, siguin programades o urgents, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot modificar la capacitat assignada prèvia comunicació a les empreses ferroviàries. Adif - Alta Velocidad ha de comunicar, amb caràcter general, almenys amb sis mesos d'antelació en relació amb l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment o remodelació programades. En el cas d'obres de manteniment o remodelació de caràcter urgent, Adif - Alta Velocidad les ha de comunicar a la CESSIÓNÀRIA tan aviat en tingui coneixement.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a modificar temporalment les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons sigui de caràcter total o parcial.

Si, a conseqüència de l'execució d'obres de remodelació que es duguin a terme a l'estació on hi ha l'espai objecte d'aquest contracte, per necessitats de l'explotació i del servei públic ferroviari, o en compliment de disposicions administratives, o en execució de plans urbanístics, la CESSIÓNÀRIA no pot desenvolupar la seva activitat a l'espai cedit, la CESSIÓNÀRIA té dret a indemnització per la part pendent d'amortitzar de les inversions, que Adif - Alta Velocidad hagi aprovat prèviament a la revocació de la capacitat.

En qualsevol dels supòsits anteriors, Adif - Alta Velocidad, sempre que sigui possible, ha de facilitar un espai alternatiu. Si durant l'execució del contracte una tercera empresa ferroviària sol·licita espais per a la prestació del servei objecte d'aquest contracte i descrit a la clàusula primera, s'ha de seguir el procediment de coordinació previst al Reglament 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

3. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

La vigència del present contracte és la que consta a la resolució d'adjudicació, en les condicions establertes en el document de conformitat.

ADIF-ALTA VELOCIDAD garanteix la permanència als espais adjudicats durant aquest termini, i també les inversions que hagi fet en els termes que aquest document preveu.

Al final de la vigència del contracte, sense necessitat de cap requeriment previ, la CESSIÓNÀRIA ha de desallotjar i deixar lliure i a disposició d'ADIF-ALTA VELOCIDAD l'espai cedit, en l'estat inicial, llevat d'acord exprés per part d'ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que notifiqui fefaentment a l'altra part la seva decisió, almenys TRES MESOS abans de la data en què la resolució sigui efectiva.

Si ADIF-ALTA VELOCIDAD requereix la modificació del contracte, en aplicació del "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari en estacions de viatgers", la CESSIÓNÀRIA té dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, Adif - Alta Velocidad hagi aprovat i la PART CESSIÓNÀRIA hagi fet.

Si ADIF-ALTA VELOCIDAD detecta que el nivell d'utilització de l'espai és inferior a 80 % en estacions coordinades o 50 % a la resta d'estacions, llevat que això sigui degut a causes no econòmiques, alienes al control de la CESSIÓNÀRIA, s'ha de requerir a la CESSIÓNÀRIA perquè faci servir el local. Si en el termini d'un mes aquest requeriment no s'atén, ADIF-ALTA VELOCIDAD pot resoldre el contracte, sense que la CESSIÓNÀRIA tingui dret a requerir cap compensació.

4. - RENDA

La renda del present contracte és la determinada en funció del que estableix la Declaració sobre la xarxa vigent a cada moment.

Les rendes pagadores a ADIF-ALTA VELOCIDAD per la CESSIÓNÀRIA han de començar a meritjar a partir del dia de lliurament de l'espai, data que ha de constar en acta signada per les parts.

El pagament de la renda s'ha de fer per mesos avançats, prèvia presentació per Adif - Alta Velocidad de la factura corresponent, mitjançant transferència bancària, a un dels comptes d'ADIF-ALTA VELOCIDAD de què és titular.

Les quantitats assenyalades anteriorment són quanties sense IVA, per la qual cosa aquestes xifres s'han d'incrementar amb l'import de l'IVA legalment aplicable a cada moment.

L'impagament per la CESSIÓÀRIA de qualsevol de les parts alíquotes de la renda meritara l'interès de demora vigent en la data en què hi hagi l'impagament i des de la data d'aquest.

5. - AUTORITZACIONS I LLICÈNCIES

La CESSIÓÀRIA ha de sol·licitar i obtenir pel seu compte i risc la totalitat de les autoritzacions i llicències, tant acionals com autonòmiques i locals, vigents actualment o que es puguin dictar en el futur i resultin legalment preceptives per desenvolupar la seva activitat a l'espai cedit per Adif - Alta Velocidad.

Adif - Alta Velocidad declina qualsevol responsabilitat per al cas que l'activitat a fer per la CESSIÓÀRIA comenci sense tenir les credencials, llicències i autoritzacions preceptives.

La CESSIÓÀRIA pot instar la resolució anticipada del contracte, sense penalització, quan les llicències, autoritzacions o permisos indicats no es concedeixin, es revoquin o limitin durant la vigència del contracte, per causes alienes a la voluntat de la CESSIÓÀRIA.

Així mateix, la CESSIÓÀRIA ha de sol·licitar tots els permisos o llicències que calguin per a la realització d'obres, de conformitat amb el que estableix la clàusula SETENA del present contracte.

6. - OBRES

Tota obra a fer en els espais i instal·lacions cedits, perquè es condicionin, és a compte i risc de la CESSIÓÀRIA, i sempre cal l'autorització expressa i per escrit d'Adif - Alta Velocidad, prèvia a l'inici de les obres mateixes.

Si la CESSIÓÀRIA considera la necessitat de fer alguna obra, ha de presentar davant Adif - Alta Velocidad el projecte corresponent, que no es pot executar sense autorització expressa. L'autorització d'execució es recull a l'addenda al contracte, en què han de constar les modificacions de contracte que s'han acordat en els termes previstos en aquest document.

L'execució de les obres descrites ha de començar en el termini que es pacti.

Si transcorregut el termini esmentat al paràgraf anterior d'inici de les obres, aquestes no s'han iniciat per causes no justificades Adif - Alta Velocidad pot resoldre el contracte.

La CESSIÓÀRIA pot sol·licitar la pròrroga dels terminis establerts per a l'inici i la finalització de les obres, que Adif - Alta Velocidad ha de concedir en el supòsit que hi hagi raons alienes a la voluntat de l'explotador que justifiquin la demora en el començament de les obres mateixes. Adif - Alta Velocidad pot inspeccionar en tot moment l'execució de les obres, per comprovar que s'ajusten al projecte autoritzat, sense que per la inspecció o control es pugui derivar cap responsabilitat per a Adif - Alta Velocidad. Acabades les obres s'ha d'aixecar una acta en què s'han de recollir les instal·lacions que s'han fet; l'acta ha de formar part del present contracte.



7. - ASSEGUANCES

La CESSIÒNÀRIA haurà de prendre a càrrec seu una pòlissa d'assegurances global que cobreixi els riscos d'incendi i altres danys als béns i de Responsabilitat Civil que garanteixi, en cas de sinistre, l'abonament de la indemnització corresponent i cobreixi els riscos de qualsevol danys i perjudicis causats, durant la realització d'obres, si és el cas, si en l'exercici de l'activitat a l'espai cedit.

La CESSIÒNÀRIA haurà de lliurar a ADIF-Alta Velocitat una declaració responsable i un certificat de la companyia d'assegurances garantint que cobreix els danys i la responsabilitat civil en quantia suficient.

La CESSIÒNÀRIA assumeix directament la responsabilitat personal de fer front a totes les indemnitzacions l'import de les quals pugui superar la quantitat que tinguin contractada.

Aquestes assegurances s'han de contractar amb una entitat asseguradora que compleixi els requisits establerts a la Llei 20/2015, de 14 de juliol, d'ordenació, supervisió i solvència de les entitats asseguradores i reasseguradores, o norma que la substitueixi. El lliurament de la pòlissa d'assegurances a Adif-Alta Velocidad s'ha de fer, com a data límit, en el moment del lliurament de l'espai.

La CESSIÒNÀRIA garantirà a ADIF-Alta Velocidad la cobertura dels riscos esmentats, des del mateix moment de l'inici i fins a la finalització de la vigència d'aquets contracte.

8. - ÚS I CONSERVACIÓ

La CESSIÒNÀRIA ha d'usar l'espai amb la diligència deguda i destinar-lo únicament i exclusivament a l'ús descrit en el document de conformitat, i abstenir-se de fer allò que comporti detriment o deteriorament de l'espai mateix, i està prohibit emmagatzemar-hi o manipular-hi matèries perilloses.

La CESSIÒNÀRIA s'obliga a mantenir en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements de l'activitat, i també la neteja de l'espai cedit, i s'han d'efectuar a càrrec seu les reparacions dels deterioraments que hi hagi o pugui haver-hi, tot assegurant-ne la conservació permanent en perfecte estat.

La CESSIÒNÀRIA s'obliga a impedir tota usurpació o novetat danyosa per part de tercers.

La CESSIÒNÀRIA ha de permetre l'accés a l'interior de l'espai a Adif - Alta Velocidad o a qui autoritzi, tant per inspeccionar com per verificar les obres de conservació o reparació que calguin.

La CESSIÒNÀRIA s'obliga a observar tota norma, reglament o estatut que Adif - Alta Velocidad emeti per al desenvolupament d'activitats en recintes ferroviaris, si és el cas, i a executar les indicacions d'Adif - Alta Velocidad amb vista a la reparació i conservació de l'immoble pel que fa a instal·lacions i servei ferroviari. En particular, ha d'observar les prescripcions derivades de l'article 16 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en relació amb les obres i les actuacions per fer en les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària.

9. - MESURES DE SEGURETAT

És responsabilitat exclusiva de la CESSIÓNÀRIA l'adopció de totes les mesures de seguretat necessàries segons la normativa vigent per a la protecció contra incendis, amb garantia en tot moment que l'activitat a desenvolupar discorrerà sense cap risc per a persones o coses i per a l'espai mateix cedit per Adif - Alta Velocidad.

Les mesures esmentades anteriorment, s'han de prendre, si cal, en coordinació amb el servei de seguretat de l'estació, i del seu compte i risc és el reforç dels serveis de vigilància, en cas de resultar necessari segons el parer d'ambdues parts.

La CESSIÓNÀRIA ha de complir, en tot moment, la normativa vigent o que es dicti en el futur, tant a escala nacional com autonòmica o municipal, i que reguli o afecti el funcionament, la seguretat i les condicions de l'espai destinat a l'activitat concreta que s'hi desenvolupi.

Adif - Alta Velocidad declina qualsevol responsabilitat pels danys que s'ocasionin a tercers a conseqüència de la inobservança per part de la CESSIÓNÀRIA de les mesures de seguretat i normativa aplicables a què es fa esment en els paràgrafs precedents.

10. - SUBMINISTRAMENTS

En el cas que el servei a prestar i recollit al document de conformitat, no contempli la inclusió dels subministraments dins del preu, els subministraments que es facin precisos per al perfecte desenvolupament de l'activitat a realitzar a l'espai cedit es contractaran directament per compte i càrrec de la CESSIÓNÀRIA amb les respectives empreses subministradores, sent del seu càrrec tant els consums que generi com la instal·lació de les connexions de servei que siguin necessàries.

Si la CESSIÓNÀRIA no pot contractar directament els subministraments amb les empreses subministradores, Adif - Alta Velocidad, si s'encarrega de fer la prestació dels subministraments, ha de fer el càlcul dels costos corresponents als consums de conformitat amb els preus establerts a la Declaració sobre la xarxa, vigent per a cada horari de servei.

La CESSIÓNÀRIA renuncia a reclamar a Adif - Alta Velocidad els possibles danys i perjudicis que li ocasionin les incidències de qualsevol classe en aquests subministraments, sempre que aquestes incidències no tinguin origen en causes imputables a Adif - Alta Velocidad.

11. - PROHIBICIONS

Es prohibeix la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, i també la subcontractació a tercers de l'espai cedit en virtut del present contracte, llevat d'autorització prèvia i per escrit d'Adif - Alta Velocidad. La cessió, traspàs o subarrendament no consentits són causa suficient per a la resolució del contracte de cessió d'ús.

12. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

La resolució del present contracte serà efectiva, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les causes següents:

- Si la CESSIÓNÀRIA està al descobert en el pagament de la renda corresponent a tres mesos o més, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial.
- El subarrendament o la cessió no consentits.
- Els danys causats dolosament a l'immoble.
- Per destinar l'espai cedit per Adif - Alta Velocidad a activitat diferent de la contemplada en el present contracte.

- Per impedir o prohibir de forma reiterada i greu l'accés d'Adif - Alta Velocidad a l'espai cedit, a fi de fer totes les comprovacions i les investigacions que consideri necessàries.
- Per fer, a l'espai cedit, obres no autoritzades prèviament i per escrit per Adif - Alta Velocidad.
- Si, una vegada executades les obres contemplades a l'estipulació SISENA d'aquest contracte, Adif - LTA VELOCIDAD comprova que les obres no s'ajusten a les que es van consentir.
- Si la CESSIÓNÀRIA és sancionada per l'administració o pels tribunals, amb motiu de faltes greus que perjudiquin el prestigi o la imatge d'Adif - Alta Velocidad
- Per no subscriure o per estar al descobert en el pagament de les assegurances previstes a l'estipulació SETENA.
- Per infringir o no observar estrictament la normativa sobre funcionament, seguretat i condicions de l'espai, d'acord amb l'activitat que s'hi desenvolupi, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial.
- Per no estar, la CESSIÓNÀRIA, en possessió de les autoritzacions i les llicències necessàries, tant per a l'exercici de l'activitat com per fer obres.
- Per abandonament de l'espai.

Adif - Alta Velocidad ha de notificar per escrit a la CESSIÓNÀRIA la causa de resolució en què ha incorregut.

En tots aquests supòsits de resolució, les obres fetes han de revertir gratuïtament a Adif - Alta Velocidad i han de quedar en benefici dels espais, sense que la CESSIÓNÀRIA tingui dret a percebre cap quantitat en concepte d'indemnització, o amortització pendent.

Si la CESSIÓNÀRIA decideix unilateralment resoldre el contracte amb anterioritat al venciment pactat, sigui quina sigui la causa, la totalitat de les obres fetes han de quedar igualment en benefici dels espais, sense que Adif - Alta Velocidad hagi d'abonar cap quantitat a la CESSIÓNÀRIA en concepte d'indemnització, o amortització pendent.

Igualment, aquest contracte s'ha de resoldre segons s'indica a les estipulacions SEGONA, relativa a la recuperació dels espais per part d'Adif - Alta Velocidad, i TERCERA del present document, relativa a la resolució anticipada per part de la CESSIÓNÀRIA i també a la resolució per part d'Adif - Alta Velocidad per manca d'ús de l'espai als nivells requerits.

13. - EXTINCIÓ DEL CONTRACTE

A més de per les altres causes previstes en aquest contracte, el contracte de cessió d'ús s'extingirà per:

- a) El transcurs del termini de vigència contractualment establert o del previst per a qualsevol de les pròrrogues.
- b) Dissolució de la persona jurídica arrendatària.
- c) Pèrdua de l'immoble cedit per causa no imputable a Adif - Alta Velocidad.
- d) Tancament definitiu del recinte ferroviari o del lloc on està ubicat l'immoble, acordat per Adif - Alta Velocidad o per l'autoritat administrativa competent, quan això obeeixi a les necessitats especials de la gestió o explotació del servei públic ferroviari, a l'interès públic o a les altres causes referides en aquest contracte.
- e) Qualsevol altra que les parts acordin.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula la CESSIÓNÀRIA no té dret a cap indemnització.

14. - RESPONSABILITATS

Adif - Alta Velocidad queda exempt de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que s'ocasionin en el mobiliari, estris i efectes introduïts a l'espai cedit. Així mateix, Adif - Alta Velocidad declina qualsevol responsabilitat pels accidents que hi hagi a l'interior de l'espai objecte del contracte, qualsevol que en sigui la causa, davant els empleats de la CESSIÒNÀRIA i davant tercers, respecte de tots els quals ha de respondre sempre la CESSIÒNÀRIA i per l'import total de les indemnitzacions corresponents.

15. - DESPESES I TRIBUTS

Són per compte de la CESSIÒNÀRIA la totalitat dels tributs de qualsevol classe que, actualment, graven, o gravin en el futur, l'exercici de l'activitat a desenvolupar al local arrendat, o que recauen o recaiguin sobre el local ocupat, encara que s'hagin liquidat a Adif - Alta Velocidad. Igualment, són a compte de la CESSIÒNÀRIA les despeses i tributs que recaiguin sobre aquest contracte o sobre qualsevol de les operacions físiques o jurídiques que motivi.

S'acorda expressament que la CESSIÒNÀRIA s'ha de fer càrrec de l'impost de béns immobles que recaigui sobre el local, encara que s'hagi liquidat a Adif - Alta Velocidad.

16. - RETIRADA DE RESIDUS

La CESSIÒNÀRIA s'obliga, pel seu compte i risc, a retirar tots els residus que es generen com a conseqüència de fer obres privatives a l'espai o pel desenvolupament de l'activitat. La retirada dels residus esmentats s'ha de fer d'acord amb les disposicions legals en vigor en matèria de medi ambient, i per mitjà d'un gestor mediambiental quan sigui preceptiu, amb aportació de còpia a Adif - Alta Velocidad dels documents que subscrigui per a la retirada de tots els residus.

17. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que la CESSIÒNÀRIA adreci a Adif - Alta Velocidad en relació amb aquest contracte han d'anar dirigides a la Subdirecció de Gestió Comercial de la Direcció d'Explotació Comercial, amb domicili a C/ Sor Ángela de la Cruz nº 3, 3ª planta, 28020 (Madrid), de manera que tingui la seguretat que han arribat a la destinació.

Les que Adif - Alta Velocidad adreci a la CESSIÒNÀRIA les ha d'enviar al domicili que consta en el document de conformitat.

Mentre Adif - Alta Velocidad no rebi comunicació de la CESSIÒNÀRIA que notifiqui alguna anomalia, s'ha d'entendre que el contracte es desenvolupa normalment.

18. - RÈGIM JURÍDIC

Aquest contracte es regeix pels mateixos termes i pactes continguts en aquestes condicions particulars i, quan no les contradigui, pel que estableix la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques i altres normes de dret privat que siguin aplicables.

Igualment són aplicables per al que no s'indica en les presents condicions particulars, la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació del present contracte, i també la documentació que la CESSIÒNÀRIA lliuri durant la tramitació de l'expedient.

19. - JURISDICCIO

Per a totes les qüestions que es derivin de la interpretació i el compliment del present contracte, i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei d'assistència jurídica a l'Estat i institucions públiques, aplicable a aquesta entitat pública empresarial, les parts, amb renúncia expressa a qualsevol altre fur i domicili que en dret els pot correspondre, se sotmeten als tribunals de Madrid i accepten que s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú de les dues parts.

20. CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS.

Les parts contractants s'han de comprometre a mantenir en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguin concernents a la finalitat del contracte; i han de mantenir aquesta informació en reserva i secret i no revelar-la de cap manera, en tot o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals que consten en aquest contracte s'han de tractar per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament general de protecció de dades (UE 679/2016) i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part; amb la identitat, dades de contacte i representant que constin a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i execució del contracte, i s'han de conservar les dades durant la vigència del contracte mateix i en el temps posterior que sigui legalment necessari. Les dades es poden comunicar a autoritats públiques per complir les obligacions legals derivades del contracte.

S'informa els interessats del seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, rectificació, supressió, limitació o a oposar-se al tractament, i també del dret a la portabilitat de les dades, quan escaigui, tot adreçant un escrit, acompanyat d'una fotocòpia del document nacional d'identitat o d'un altre document homòleg (NIE) amb assumpte Protecció de dades, a les adreces següents:

ADIF-Alta Velocidad E.P.E. (CIF Q-2802152-E)

Adreça postal: Avenida Pio XII, 97, Madrid (28036).

Adreça de correu electrònic: dpd.adifav@adif.es

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan els sembli que s'ha vulnerat algun dels seus drets o se n'han tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats poden adreçar-se al delegat de protecció de dades de cadascun dels responsables, en cas que en tinguessin, contactant per algun dels canals indicats més amunt.

MODEL DE CONFORMITAT I CONTRACTACIÓ PER A LA CESSIÓ D'ESPAIS DESTINATS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI AUXILIAR SX-6 (CONTROL COMERCIAL PREVI A L'ACCÉS A TRENS)

CONTRACTE NÚM. (-----)

(-----) amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (-----), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'escriptura atorgada el (----) de (--) de (----) davant el notari de (-----) Sr. (-----) amb el número (----) del seu Protocol.

1. Que en data (----), (*Empresa Ferroviària*) va sol·licitar a l'administrador d'infraestructures accés a les instal·lacions de servei per a la prestació del servei (SX-6 CONTROL COMERCIAL PREVI A L'ACCÉS A TRENS) a l'estació de (-----).
2. Les condicions ofertes per l'administrador d'infraestructures ferroviàries són les que figuren en aquest document, juntament amb les condicions de contractació que s'adjunten, com a annex 1 al present document:
 - L'administrador pot facilitar a les empreses ferroviàries un taulell perquè facin el control preventiu previ a l'accés i embarcament en trens a l'estació de XXX. Aquests taulells poden ser fixos o mòbils i es poden fer servir durant un període màxim de 30 minuts abans de la sortida dels trens amb capacitat assignada a l'empresa ferroviària durant l'horari de servei.
 - Preu, l'establert a la Declaració sobre la xarxa vigent per a cada horari de servei.

Vigència: Anual, començant a comptar la seva vigència l'endemà de la notificació.

Que (----) accepta les condicions recollides en aquest document i el seu annex 1, mitjançant la signatura i el segellat.

IDENTIFICACIÓ DEL DOCUMENT

CONTRACTE NÚM.

SIGNANT

PER L'ARRENDATARI

CONDICIONS DE CONTRACTACIÓ DE LA CESSIÓ D'ÚS

1. - OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte del present document és el que consta en el document de conformitat signat per la (Empresa ferroviària), del qual aquest document és annex, que en cap cas inclou la custòdia dels elements dipositats o emmagatzemats al taulell.

L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a (Empresa Ferroviària) la utilització dels taulells per a la finalitat indicada al document de conformitat. L'empresa ferroviària declara que rep l'espai expressat en condicions d'ús i apte per servir al fi exclusiu previst anteriorment.

2. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

La vigència del present contracte és la que consta en la resolució d'adjudicació, en les condicions establertes al document de conformitat, que es pot prorrogar per períodes d'igual durada, fins a un màxim de 5 anys, excepte denúncia expressa per les parts amb un període de 6 mesos d'antelació.

Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que notifiqui fefaentment a l'altra part la seva decisió, almenys TRES MESOS abans de la data en què la resolució sigui efectiva.

3. - ÚS I CONSERVACIÓ

(Empresa Ferroviària) ha d'usar l'espai amb la diligència deguda i destinar-lo únicament i exclusivament a l'ús descrit en el document de conformitat, i abstenir-se de fer el que vagi en detriment o deteriorament de l'espai mateix.

(Empresa Ferroviària) s'obliga a mantenir en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements del taulell.

4. - SUBMINISTRAMENTS

El consum elèctric s'inclou en el preu. L'accés a xarxa de dades no està inclòs, i l'empresa ferroviària ha d'assumir tant l'accés com el cost. L'empresa ferroviària renuncia a reclamar a Adif - Alta Velocidad els possibles danys i perjudicis per incidències de qualsevol mena en els subministraments, sempre que aquestes incidències no tinguin origen en causes imputables a Adif - Alta Velocidad.

5. - PROHIBICIONS

Es prohibeix la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, i també la subcontractació a tercers de l'espai cedit en virtut del present contracte, llevat d'autorització prèvia i per escrit de l'administrador d'infraestructures. La cessió, traspàs o subarrendament no consentits són causa suficient per a la resolució del contracte de cessió d'ús.

6. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

La resolució del present contracte serà efectiva, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les causes següents:

- L'impagament del preu corresponent, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial. L'impagament del preu merita l'interès de demora vigent a la data en què es produeixi l'impagament i des de la data d'aquest.
- La cessió inconstentida.
- Els danys causats dolosament al mobiliari.
- Per destinar l'espai cedit per l'administrador d'infraestructures a activitat diferent de la contemplada en el present contracte.
- Si (Empresa ferroviària) és sancionada per l'administració o pels tribunals, amb motiu de faltes greus que perjudiquin el prestigi o la imatge de l'administrador d'infraestructures.
- Per infringir o no observar estrictament la normativa sobre funcionament, seguretat i condicions de l'espai, d'acord amb l'activitat que s'hi desenvolupi, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial.

L'administrador d'infraestructures ha de notificar per escrit a (empresa ferroviària) la causa de resolució en què ha incorregut.

7. - EXTINCIÓ DEL CONTRACTE

A més de per les altres causes previstes en aquest contracte, el contracte de cessió d'ús s'extingirà per:

- El transcurs del termini de vigència contractualment establert o del previst per a qualsevol de les pròrrogues.
- Dissolució de la persona jurídica de (empresa ferroviària).
- Tancament definitiu del recinte ferroviari, acordat per l'administrador d'infraestructures o per l'autoritat administrativa competent, quan això obeeixi a les necessitats especials de la gestió o explotació del servei públic ferroviari, a l'interès públic o a les altres causes referides en aquest contracte.
- Qualsevol altra que les parts acordin.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula la (Empresa Ferroviària) té dret a cap indemnització.

8. - RESPONSABILITATS

L'administrador d'infraestructures queda exempt de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que hi pugui haver: elements, estris i efectes introduïts a l'espai cedit per (Empresa Ferroviària).

9. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que (empresa ferroviària) adreci a l'administrador d'infraestructures en relació amb aquest contracte s'han de dirigir a la Subdirecció de Serveis i Manteniment de la Direcció d'Estacions de Viatgers, situada a Avda. Pio XII, 110, Caracola 18, 28036 (Madrid), de manera que hi hagi la seguretat que han arribat a la destinació.

Les que l'administrador d'infraestructures adreça a (empresa ferroviària) les enviarà al domicili que consta en el document de conformitat.

Mentre l'administrador d'infraestructures no rebi comunicació de (empresa ferroviària) amb la notificació d'alguna anomalia, s'entén que el contracte es desenvolupa normalment.

10. RÈGIM JURÍDIC

Aquest contracte es regeix pels mateixos termes i pactes continguts en aquestes condicions particulars i, quan no les contradigui, pel que estableix la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques i altres normes de dret privat que siguin aplicables.

Igualment són aplicables per al que no s'indica en les presents condicions particulars, la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació del present contracte, i també la documentació que l'empresa ferroviària lliuri durant la tramitació de l'expedient.

11. JURISDICCIO

Per a totes les qüestions que es derivin de la interpretació i el compliment del present contracte, i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei d'assistència jurídica a l'Estat i institucions públiques, aplicable a aquesta entitat pública empresarial, les parts, amb renúncia expressa a qualsevol altre fur i domicili que en dret els pot correspondre, se sotmeten als tribunals de Madrid i accepten que s'ha de resoldre qualsevol litigi en aplicació del dret nacional comú de les dues parts.

12. CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Les parts contractants s'han de comprometre a mantenir en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguin concernents a la finalitat del contracte; i han de mantenir aquesta informació en reserva i secret i no revelar-la de cap manera, en tot o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals que consten en aquest contracte s'han de tractar per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament general de protecció de dades (UE 679/2016) i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Cadascuna de les parts és responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part; amb la identitat, dades de contacte i representant que constin a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i execució del contracte, i s'han de conservar les dades durant la vigència del contracte mateix i en el temps posterior que sigui legalment necessari. Les dades es poden comunicar a autoritats públiques per complir les obligacions legals derivades del contracte.

S'informa els interessats del seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, rectificació, supressió, limitació o a oposar-se al tractament, i també del dret a la portabilitat de les dades, quan escaigui, tot adreçant un escrit, acompanyat d'una fotocòpia del document nacional d'identitat o d'un altre document homòleg (NIE) amb assumpte Protecció de dades, a les adreces següents:

Identitat: Entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad.(NIF: Q-2802152-E).

Adreça postal: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, Madrid (28020).

Delegado de Protección de Datos: dpd.adifav@adif.es.

Així mateix, els interessats tenen dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan els sembli que s'ha vulnerat algun dels seus drets o se n'han tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats poden adreçar-se al delegat de protecció de dades de cadascun dels responsables, en cas que en tinguessin, contactant per algun dels canals indicats més amunt.

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS (SX-9)

Reunits:

D'una part, Adif - Alta Velocidad, amb domicili al 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, amb NIF Q-2802152-E, representat en aquest acte per (-----), en qualitat de (-----) degudament autoritzat per a aquest acte.

I d'una altra, (-----) a qui en endavant es denominarà EMPRESA FERROVIÀRIA, amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (-----), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'escriptura atorgada el (---) de (---) de (---) davant el notari de (-----) Sr. (-----) amb el número (---) del seu protocol.

Les parts intervinents, segons el respectiu caràcter i interès amb què actuen, es reconeixen amb capacitat jurídica i d'obrar suficient per a la signatura i atorgament del present acord, i a aquest efecte.

Exposen:

Els clients poden oblidar o perdre els seus objectes personals, tant a les estacions com a bord dels trens de les diferents empreses ferroviàries que hi operen, i també als autobusos posats a disposició en els supòsits de plans alternatius de transport. Per aquest motiu, cal disposar al sistema ferroviari d'un mecanisme que permeti als clients recuperar els objectes perduts.

En el marc del procés de liberalització del transport ferroviari de viatgers, Adif - Alta Velocidad pot oferir a les empreses ferroviàries un servei que garanteixi la custòdia i gestió d'objectes perduts pels clients, lliurats a les estacions de final de recorregut dels trens.

Així mateix, Adif - Alta Velocidad pot garantir la traçabilitat de l'objecte perdut des del seu dipòsit (empresa ferroviària) fins al lliurament final al seu propietari o baixa i lliurament per abandonament a l'administració local corresponent. Els objectes que continguin documentació de caràcter personal es lliuraran als cossos i forces de seguretat de l'Estat.

Aquest contracte determina les condicions de prestació del servei d'objectes perduts per part d'Adif - Alta Velocidad a les empreses ferroviàries.

I en virtut de tot el que antecedeix, els compareixents formalitzen aquest contracte, tot fonamentant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden:

I. - OBJECTE DEL CONTRACTE

Aquest contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb els quals Adif - Alta Velocidad es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària) _____, des de la data de la subscripció, el servei d'objectes perduts, i tot això d'acord amb els criteris i condicions que la Declaració sobre la xarxa d'Adif - Alta Velocidad vigent en cada moment preveu. En aquest sentit, s'estableix la sistemàtica per registrar i deixar constància quan un client manifesta que ha perdut o oblidat un objecte personal, i per al tractament eficaç de la recepció, registre, devolució, entrega o llençat dels objectes perduts o oblidats pels clients a les estacions, trens o autobusos i lliurats a les oficines d'objectes perduts, tant pel personal de l'estació, com pel personal de trens o autobusos –si és el cas–, o per qualsevol persona que manifesti que ha trobat algun objecte a l'estació.

2. - ÀMBIT D'APLICACIÓ

Estacions de final de recorregut dels trens amb el servei d'atenció al client presencial.

3. - ESPECIFICACIONS GENERALS DEL SERVEI

Són especificacions generals del servei les següents:

Horari de prestació

L'horari de prestació del servei ha de coincidir amb l'horari del Servei d'atenció al client presencial de l'estació.

Identificació de l'objecte trobat. Característiques generals

El servei d'atenció al client ha de fer el reconeixement exterior de les característiques més notables de l'objecte (marca, model, color, mida, material...) i qualsevol altra característica per identificar de manera inequívoca l'objecte.

En cas que l'objecte trobat contingui altres objectes (maletes, bosses, carteres, moneders, etc.), el responsable del servei d'atenció al client ha de sol·licitar, abans d'obrir-lo, l'assistència d'un altre agent d'estacions de viatgers o un agent de seguretat, sempre que sigui possible, perquè en la seva presència es faci el reconeixement de les característiques més notables de cadascun dels objectes continguts (model, color, mida, material...) i qualsevol altra característica per identificar de manera inequívoca l'objecte, per deixar-ne constància, i identificar-lo en el registre de l'objecte.

Registre d'objectes perduts

Tots els objectes considerats objectes perduts s'han de registrar a l'aplicació de gestió d'objectes perduts de la Direcció d'Estacions de Viatgers, tot emplenant els camps següents:

- Data de la troballa / recepció.
- Característiques de l' (dels) objecte(s).
- Recepcionat: nom del responsable del servei d'atenció al client i, si escau, nom i matrícula de l'agent que ha estat present en el reconeixement de l'objecte.
- Nombre de registre.

Tots els objectes lliurats duren una etiqueta per fer constar, almenys, les dades següents: número de registre i dia de recepció.

S'exclouen de l'àmbit d'aplicació del contracte els objectes que no tenen la consideració de perduts, per exemple, a títol informatiu i no limitatiu: animals o plantes, objectes de naturalesa perible o insalubre (aliments sense envasar al buit o sense precinte o amb data de caducitat complerta, roba bruta, deixalles, material trencat, perillousos, matèria orgànica, etc.), targetes bancàries oblidades als punts de venda de les empreses ferroviàries, objectes no admesos per organismes competents, objectes considerats perillousos (productes químics, tràfic comercial il·lícit, etc.).

Tampoc tenen la consideració d'objecte perdut els bitllets de tren vàlids per viatjar, en funció de la data, ja que, en tot cas, aquests s'han de lliurar a l'empresa ferroviària corresponent.

Quan l'objecte trobat són diners, se'l considera com un "objecte moble" i s'ha de guardar en un sobre tancat, s'indica sobre el número de registre de l'objecte assignat per l'aplicació d'objectes perduts, es diposita en un lloc segur, o a la caixa forta de l'estació, en el cas que n'hi hagi, i té el mateix tractament que la resta dels objectes perduts.

En cas de dipositar documentació identificativa (DNI, NIE, passaport, permís de conducció o qualsevol document legal de característiques similars), i també l'embolcall del document mateix (cartera...), o bé targetes bancàries, s'ha de registrar i lliurar a la comissaria o departament de policia més pròxim, i fer constar aquesta circumstància al registre. Si la documentació s'allotja en un objecte contenidor (bossa, cartera...), amb l'objectiu de no fraccionar l'objecte perdut, s'ha de lliurar l'objecte contenidor sencer.

Si l'objecte que es registra es correspon amb un abonament de transport o similar, s'ha de lliurar a la comunitat autònoma o organisme públic corresponent (diputació, ajuntament...) encarregat de l'expedició, o a l'autoritat/consorci responsable, si escau, i fer constar aquesta circumstància al registre.

Identificació de la troballa de l'objecte i entrega del justificant de lliurament

El responsable del servei d'atenció al client ha d'emplenar la identificació personal (nom, DNI o passaport, adreça postal, telèfon de contacte) del trobador (si aquest cedeix les seves dades) o, si no n'hi ha, la tipologia de la persona trobadora (empleat de l'empresa ferroviària, viatger, personal de seguretat...) a la fitxa corresponent de l'aplicació d'objectes perduts. En tot cas, es garanteix la protecció de les dades de caràcter personal facilitades, d'acord amb el que estableix a la clàusula X del present contracte i a la normativa legal aplicable (Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals i en el Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades.

A la persona trobadora se li ha d'oferir justificant del lliurament, que s'obté des de l'aplicació d'objectes perduts.

El responsable del servei d'atenció al client ha d'informar la persona trobadora sobre els terminis legals establerts.

Com a norma general, el termini previst per al dipòsit dels objectes perduts és de dos anys, llevat que Adif - Alta Velocidad estableixi, mitjançant el corresponent instrument legal, un termini menor amb els ajuntaments, en la seva condició d'encarregats de fer les publicacions dels objectes perduts i no reclamats durant dos diumenges consecutius (article 615 del Codi civil), i també de lliurar l'objecte trobat (si no se n'ha localitzat el propietari) al seu trobador.

Si no hi ha acord amb l'organisme competent de la ciutat, o si l'acord és parcial (no es fa càrrec d'algun tipus d'objectes), els terminis d'estada al magatzem s'han de determinar a cada estació en funció d'altres acords que s'estableixin amb altres organismes, com ara organitzacions no governamentals (ONG) o fundacions sense ànim de lucre.

Només es guarda un objecte el temps establert, quan el trobador ho sol·liciti expressament en el moment del lliurament i quan l'ajuntament no se'n faci càrrec.

El lliurament per part d'agents de seguretat, de les empreses ferroviàries o d'Adif - Alta Velocidad en servei, no atorga drets com a trobador.

Determinació del propietari

Com a resultat de la identificació de l'objecte, si el servei d'atenció al client determina qui n'és el propietari arran de les comunicacions que hagi rebut, de forma immediata l'ha de localitzar i informar-lo del procediment i lloc de recollida.

De la mateixa manera, se l'ha d'informar dels terminis establerts per a l'emmagatzematge dels objectes.

4. - RESPONSABILITATS

Adif - Alta Velocidad queda exempt de tota responsabilitat per l'estat en què estiguin els objectes perduts en el moment que (empresa ferroviària) els lliuri.

5. - CONDICIONS ECONÒMIQUES

Els preus a aplicar han de ser els vigents a cada moment per la prestació del servei d'objectes perduts (SX-9) que la Declaració sobre la xarxa publica.

6. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Aquest contracte entra en vigor el ____ de _____ de 20XX i la vigència és fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals fins a un màxim de cinc anys, i el pot denunciar qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'ha d'entendre que el contracte es prorroga de forma tàcita si cap part no comunica a l'altra la intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

7. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'extingeix per les causes següents:

1. Acord entre les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que aquest contracte preveu.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En el supòsit d'incompliment a causa de l'impagament per part de (Empresa Ferroviària) _____ dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució del present contracte, Adif - Alta Velocidad pot suspendre el servei, amb comunicació prèvia expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei s'ha de mantenir mentre no es pagui o es garanteixi suficientment el deute.

Extingit el contracte per qualsevol causa, tots els drets i obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció del contracte mateix s'han de liquidar i complir per ambdues parts, sense perjudici dels drets i obligacions que resultin de l'extinció mateixa per a les parts, d'acord amb la llei o el que es disposa en aquest acord

8. - NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts poden adreçar-se, per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti suficientment la recepció pel destinatari, a les persones següents designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per (Empresa Ferroviària)

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

Per ADIF-Alta Velocidad

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

9. - LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

La prestació del servei objecte del present contracte s'ha de regir i interpretar per la normativa del sector ferroviari i pel dret privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència és competent per conèixer i resoldre les reclamacions que formulen les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis auxiliars. Això, sense perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquests efectes, les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

10. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Ambdues parts es comprometen a mantenir en secret totes les dades i informacions facilitades per Adif - Alta Velocidad i que concerneixen la finalitat del contracte; i l'adjudicatari ha de mantenir aquesta informació en reserva i secret i no revelar-la de cap manera, en tot o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals s'han de tractar per Adif - Alta Velocidad amb la finalitat de fer la gestió i el manteniment de la prestació del servei. La base jurídica que legitima el tractament és la prestació del servei. Les dades es conserven durant el temps que estableixen les lleis aplicables i no se cedeixen a tercers excepte obligació legal.

Podeu accedir a les dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació dirigint la vostra petició a l'adreça: de correu electrònic del delegat dpd.adifav@adif.es o per correu postal a Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 – Madrid, amb fotocòpia adjunta del vostre DNI o passaport.

I en prova de conformitat signen aquest contracte, per duplicat, al lloc i data expressats a l'encapçalament:

Per (Empresa Ferroviària)

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI ADIF SOBRE ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT O MOBILITAT REDUÏDA PER A LA PUJADA I BAIXADA DE TRENS (SX-12)

Reunits:

D'una banda, l'entitat pública empresarial ADIF, que en endavant es denominarà Adif, amb domicili a 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, amb NIF Q-2802152-E, representada en aquest acte per (-----), en qualitat de (-----) degudament autoritzat per a aquest acte.

I d'una altra, (-----) a qui en endavant es denominarà empresa ferroviària, amb NIF (-----) i domicili a (-----) representat per (-----), amb NIF (-----) en qualitat de (-----) segons consta a l'escriptura atorgada el (----) de (----) de (----) davant el notari de (-----) Sr. (-----) amb el número (----) del seu protocol.

Les parts intervinents, segons el respectiu caràcter i interès amb què actuen, es reconeixen amb capacitat jurídica i d'obrar suficient per a la signatura i atorgament del present acord, i a aquest efecte.

Exposen:

En el marc del procés de liberalització del transport ferroviari de viatgers, l'entrada de nous operadors ferroviaris i el Reglament (UE) 2021/782 DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, "a la sortida d'una estació de ferrocarril dotada de personal, durant el trànsit per aquesta o a l'arribada a aquesta, l'administrador de l'estació o l'empresa ferroviària prestarà assistència gratuïta de manera que aquestes persones puguin embarcar al tren, enllaçar amb un tren de connexió per al qual tinguin bitllet, o desembarcar del tren, sempre que hi hagi personal format en servei...".

Aquest contracte determina les condicions de prestació del servei Adif Acerca a la pujada i la baixada de viatgers als trens, d'acord amb els preus aprovats pel Consell d'Administració d'Adif, vigents en cada moment, i d'acord amb el que assenyala la Declaració sobre la xarxa d'Adif a l'apartat de prestació de serveis auxiliars en instal·lacions de servei.

I en virtut de tot el que antecedeix, els compareixents formalitzen aquest contracte, tot fonamentant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden:

1. - OBJECTE DEL CONTRACTE

Aquest contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb les quals Adif es compromet i obliga a prestar a (*Empresa Ferroviària*) _____, des de la data de la subscripció, el servei Adif Acerca d'assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, per a la pujada i baixada dels trens i el seu acomodament a les seves places i l'equipatge permès fent servir, per a això, mitjans mecànics o mitjançant l'acompanyament personal, i tot això d'acord amb els criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus privats aprovats per Adif i de conformitat amb la Declaració sobre la xarxa d'Adif vigents en cada moment.

2. - ÀMBIT D'APLICACIÓ DEL SERVEI I ANTELACIÓ DE LES NOTIFICACIONS D'ASSISTÈNCIES

El servei s'ha de prestar a les estacions, amb les corresponents modalitats, previstes a la Declaració sobre la xarxa.

Per a la prestació del servei, *(Empresa Ferroviària)* _____ ha de remetre la corresponent sol·licitud a Adif, i tractar de respectar, en la mesura del possible, els terminis de preavis següents:

- **Servei permanent:** Es presta en estacions que disposen d'assistent de mobilitat (AM) de manera presencial, de manera continuada i al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Les sol·licituds d'assistència s'han de cobrir amb una antelació de fins a 30 minuts abans de la sortida del tren..

Adif, en coordinació amb les empreses ferroviàries, per circumstàncies degudament justificades i imprevisibles en el moment de signar aquest contracte, pot modificar l'abast i les modalitats de prestació per ajustar-los a la situació concreta. Aquesta modificació no ha de suposar per a Adif cap tipus de responsabilitat ni l'assumpció de reclamacions de contingut econòmic.

Tant l'abast com les modalitats de prestació estan publicades a la Declaració de xarxa d'Adif.

(Empresa Ferroviària) _____, ha de sol·licitar a Adif les estacions incloses en l'àmbit d'aplicació del servei Adif Acerca on requereix la prestació del servei per als seus clients (Annex núm. 1). Aquesta relació es pot modificar per acord entre les parts amb una antelació mínima de 30 dies hàbils. Així mateix, *(Empresa Ferroviària)* _____, pot sol·licitar a Adif l'extensió del servei Adif Acerca a una nova estació no contemplada en l'àmbit d'aplicació del servei. En aquest cas, Adif ha d'analitzar la viabilitat de la proposta i, si és factible, ha d'informar *(Empresa Ferroviària)* _____, sobre la data prevista d'inici de la prestació del servei en aquesta nova estació.

3. - TIPOLOGIA D'ASSISTÈNCIES

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb les quals Adif es compromet i obliga a prestar a *(Empresa Ferroviària)* _____, des de la data de la subscripció, el servei Adif Acerca d'assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, per a la pujada i baixada dels trens i el seu acomodament a les places i l'equipatge permès fent servir, per a això, mitjans mecànics o mitjançant l'acompanyament personal, i tot això d'acord amb els criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus privats aprovats per Adif i de conformitat amb la Declaració sobre la xarxa d'Adif vigents en cada moment.

Es contemplen els tipus d'assistències següents:

1. Persona amb cadira de rodes pròpia ocupant plaça H.
2. Persona amb cadira de rodes pròpia plegable ocupant plaça regular.
3. Persona amb discapacitat sensorial o cognitiva.
 - Discapacitat visual.
 - Discapacitat auditiva.
 - Discapacitat cognitiva.
 - Discapacitat sordceguesa.

4. Persona amb dificultat de desplaçament.

- Persona amb dificultats en membres superiors/inferiors.
- Persona gran.
- Persona amb carretó de nen.
- Persona embarassada.
- Una altra persona amb mobilitat reduïda, en els termes previstos a l'apartat 21 de l'article 3 del Reglament d'execució (UE) 2021/782, del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril.

5. Organització Nacional de Trasplantaments.

4. - PUNTS DE TROBADA

Les assistències s'han de prestar a l'estació d'origen, des del punt de trobada fins a l'acomodament del viatger al seient del tren o plaça H, segons s'indiqui al seu bitllet, i viceversa en el cas d'assistències a la destinació.

Els punts de trobada estan definits a cadascuna de les estacions i estan publicats a la Declaració de xarxa d'Adif.

Els punts de trobada també són les zones on finalitzen les assistències en el cas de viatgers d'arribada. Això no obstant, es pot acordar amb el viatger el lloc alternatiu de l'estació on vulgui finalitzar el servei (parada de taxi, aparcament, porta de sortida, etc.).

5. - ESPECIFICACIONS GENERALS DEL SERVEI

Són especificacions generals del servei les següents:

Horari de prestació

L'horari de prestació del servei ha de ser coincident amb l'horari comercial de l'estació de viatgers publicat a la Declaració de xarxa.

Si, a conseqüència del trànsit ferroviari, un tren arriba a una estació fora de l'horari comercial i entre els viatgers hi ha persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, l'estació de destinació ha de mantenir operatiu el servei d'assistència, independentment de l'hora d'arribada del tren.

Trànsits que s'atenen

El servei està configurat per atendre trànsits d'alta velocitat, llarga distància i mitjana distància de totes les empreses ferroviàries.

S'exclouen els trànsits de Rodalies perquè es considera que aquesta prestació pot afectar la puntualitat i, tant les estacions amb trànsits de Rodalies com els trens assignats mateixos ja tenen un nivell d'accessibilitat molt elevat i permeten fer-los servir de forma autònoma.

Servicio a prestar a requerimiento del viajero y adaptado a sus necesidades

El servei garanteix la prestació de totes les assistències que compleixen els terminis de preavis establerts.

En cas de peticions fora de termini, Adif ha de posar els seus millors esforços per prestar, en la mesura del possible, l'assistència necessària, de manera que la persona amb discapacitat o amb mobilitat reduïda pugui fer el viatge. En tot cas, la denegació del servei per aquest motiu ha d'estar degudament justificada, i s'ha de mantenir informada l'empresa ferroviària.

La prestació del servei ha de tractar d'adaptar-se, en tot moment, i en la mesura que sigui possible, a les necessitats d'assistència particulars del viatger. En aquest sentit, els assistents de mobilitat han de consultar el viatger amb l'objectiu de tractar d'adaptar la prestació del servei a les seves necessitats.

Adif ha de procurar que a totes les estacions es disposi d'espais apropiats per fer les esperes fins a l'hora d'embarcar al tren. Els viatgers en situació d'espera han d'estar igualment atesos per part del personal del servei.

Atenció en incidències que afecten el trànsit ferroviari

El servei cobreix l'assistència al viatger en situació d'incidències que afecten el trànsit ferroviari.

En sentit, es poden presentar dues situacions:

- Incidències sobrevingudes que impedeixen el funcionament normal del trànsit ferroviari: En aquest cas, s'ha d'intentar, en la mesura del possible, prestar el servei en estacions designades per fer transbordaments. Així mateix, com s'ha indicat anteriorment, les estacions de destinació romandran obertes i amb personal de servei per a la prestació de les assistències necessàries amb independència de l'hora d'arribada dels trens.
- Incidències ocasionades per la programació de treballs a la infraestructura: En aquests casos Adif, en coordinació amb les empreses ferroviàries, ha de definir els plans alternatius de transport (PAT), si és possible entre estacions incloses en l'àmbit de prestació del servei. En aplicació d'un PAT, s'ha de considerar una possible assistència en transbordaments entre trens o un altre mitjà de transport alternatiu.

Gossos guia, d'assistència i de suport

S'habilitaran, en la mesura que sigui possible, espais perquè els gossos de guia i assistència puguin fer les seves necessitats fisiològiques. Així mateix, en cas de necessitat se'ls ha de proporcionar aigua, a petició dels usuaris.

El personal de servei ha de coordinar amb les empreses ferroviàries l'embarcament d'aquests gossos als trens, tot salvaguardant, en tot moment, que no s'han de separar dels seus amos.

Tractament de grups

S'han de preveure a les estacions els mitjans suficients per prestar aquest tipus d'assistències. En aquest sentit, atès que la venda de bitllets de grups la fan les empreses ferroviàries aplicant procediments específics, s'ha de procurar que la informació d'aquestes vendes es faciliti als prestadors del servei amb la màxima antelació possible que, en cap cas, no pot ser inferior a 48 hores.

Els mitjans i recursos aportats poden ser inferiors als que es disposen en el cas de prestar-se l'assistència de forma individualitzada.

Equipatges

El servei Adif Acerca ha d'assistir les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda en el trasllat dels equipatges, d'acord amb la política d'equipatges de (Empresa Ferroviària)_____.

Mitjans materials

Els actius que s'inclouen per a la prestació del servei són:

- Plataformes elevadores.
- Rampes.
- Cadires de rodes.

Adif ha de fer el manteniment corresponent dels equipaments per assegurar-ne el funcionament correcte.

6. - GESTIÓ DE QUALITAT

Seguiment del servei

Adif i (Empresa Ferroviària) _____, han de mantenir reunions periòdiques per al seguiment del servei i anàlisi d'incidències, i també per a l'adopció de mesures preventives i correctives.

Manteniment de la certificació d'AENOR

Adif, en relació amb el servei Adif Acerca, està compromès amb el manteniment de la certificació del sistema de gestió d'accessibilitat universal d'acord amb la norma UNE-170001-2:2007.

7. - CONDICIONS ECONÒMIQUES

Els preus per aplicar són els vigents a cada moment per la prestació del servei Adif Acerca d'assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda per a la pujada i baixada de trens (SX-12) publicats a la Declaració sobre la Xarxa.

8. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Aquest contracte entrarà en vigor el ___ de _____ de 20XX i estarà vigent fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals; podrà ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entén que el Contracte es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comunicui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

9. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'extingeix per les causes següents:

1. Acord entre les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavis de sis mesos, en els termes que aquest contracte preveu.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En el supòsit d'incompliment que porti causa en l'impagament per part de (empresa ferroviària) dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució del present contracte, Adif pot suspendre el servei, prèvia comunicació expressa a l'empresa ferroviària, que ha d'assumir, en tot cas i amb els seus propis mitjans, l'assistència

a les persones amb discapacitat i mobilitat reduïda en els termes previstos en la legislació aplicable. La suspensió del servei s'ha de mantenir mentre no es pagui o es garanteixi el deute suficientment.

Extingit el contracte per qualsevol causa, tots els drets i obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció del contracte mateix s'han de liquidar i complir per ambdues parts, sense perjudici dels drets i obligacions que resultin de l'extinció mateixa per a les parts, d'acord amb la llei o el que es disposa en aquest acord.

10. - NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts poden adreçar-se, per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti suficientment la recepció pel destinatari, a les persones següents designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per (Empresa Ferroviària)
Signat: _____
[CÀRREC]: _____

Per ADIF-Alta Velocidad
Signat: _____
[CÀRREC]: _____

11. - LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

La prestació del servei objecte del present contracte s'ha de regir i interpretar per la normativa del sector ferroviari i pel dret privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència és competent per conèixer i resoldre les reclamacions que formulen les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis auxiliars. Això, sense perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquests efectes, les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

12. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Ambdues parts es comprometen a mantenir en secret totes les dades i informacions facilitades per Adif i que siguin concernents a la finalitat del contracte; i l'adjudicatari ha de mantenir aquesta informació en reserva i secret, i no l'ha de revelar de cap manera, en tot o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Les dades personals s'han de tractar per Adif amb la finalitat de fer la gestió i el manteniment de la prestació del servei. La base jurídica que legitima el tractament és la prestació del servei. Les vostres dades s'han de conservar durant el temps que estableixen les lleis aplicables i no s'han de cedir a tercers, excepte obligació legal.

Podeu accedir a les dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació dirigint la vostra petició a l'adreça: correu electrònic del delegat dpd. adif@adif.es o per correu postal a Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 – Madrid, amb fotocòpia adjunta del vostre DNI o passaport.

I en prova de conformitat signen aquest contracte, per duplicat, al lloc i data expressats a l'encapçalament.

Per (Empresa Ferroviària)
Signat: _____
[CÀRREC]: _____

Per ADIF-Alta Velocidad
Signat: _____
[CÀRREC]: _____

ACORD MARC PER A LA RESERVA DE CAPACITAT

Madrid, a __ de _____ de 20XX

Reunits:

D'una banda, [NOM] _____, [CÀRREC] _____, en nom i representació d'Adif - Alta Velocidad, amb CIF: Q2802152E i domicili social a C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 - 28020 Madrid.

I d'una altra, [NOM] _____, [CÀRREC] _____, amb DNI _____, en nom i representació de l'empresa ferroviària o candidat _____, NIF: _____ amb domicili social a _____, segons poder atorgat davant el notari de [NOM] _____, amb data _____.

Ambdues parts es reconeixen competència i capacitat, respectivament, per formalitzar aquest Acord Marc.

Exposen:

D'acord amb l'article 38, apartat 3. de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias té la potestat de formalitzar amb els candidats acords marc per a la reserva de capacitat, en què s'han d'especificar les característiques de capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat per una durada superior a un període de vigència de l'horari de servei.

La subscripció d'acords marc aporta transparència, objectivitat i no discriminació al sistema ferroviari, i també un ús efectiu de la capacitat disponible. D'aquesta manera es garanteix que els projectes de transport dels candidats tenen seguretat jurídica de disponibilitat de capacitat en el temps, d'acord amb les expectatives comercials legítimes i amb les inversions que hagin fet.

En virtut d'això, el candidat ha sol·licitat a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, amb data __/__/_____, la formalització d'un acord marc per a la reserva de capacitat.

Com a justificació a la seva petició, el candidat adjunta la documentació següent:

- Acords comercials
- Pla de negoci
- Material rodant
- Documentació acreditativa del compliment dels requisits que estableix l'article 58 de la LSFF

.....

En virtut de tot això, s'ha acordat:

CLÀUSULA 1ª - OBJECTE

1. Aquest acord marc estableix els drets i les obligacions mútues del candidat i de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en relació amb el procés de sol·licitud de capacitat oferta en les seves línies per al servei de transport sol·licitat.
2. Aquests serveis han de circular per les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias gestiona, i han de donar lloc al pagament dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries corresponents.

CLÀUSULA 2ª - COMPROMISOS DE L'ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

1. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es compromet a oferir al candidat per a cada horari de servei programat durant la vigència del present acord marc, la capacitat que es descriu a l'annex 3 del present acord marc, amb un marge anual del 10 % per a possibles ajustaments en la programació de l'administrador.
A aquest efecte, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'adjudicar anualment la capacitat corresponent, d'acord amb les peticions del candidat fetes per a cada horari de servei i amb el marge a què s'ha fet referència en el paràgraf anterior, amb els procediments i vies habituals, que la Declaració sobre la xarxa vigent a cada moment descriu.
2. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias garanteix la tramitació de les sol·licituds d'acord amb criteris objectius i no discriminatoris, i en els terminis necessaris per a l'entrada a explotació. Així mateix, ha de tenir en compte els acords marc ja signats, de manera que es garanteixin els drets legítims dels candidats i l'explotació efectiva de les infraestructures ferroviàries.
3. En cas d'incompliment dels compromisos de reserva de capacitat que l'annex 3 recull, amb el marge anual indicat anteriorment, per causes estrictament imputables a la gestió de l'administrador d'infraestructures, aquest ha d'indemnitzar amb un import equivalent als costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant), en què hagi incorregut efectivament el candidat i que estiguin justificats degudament.
4. Aquesta capacitat oferta mitjançant aquest acord marc ha de tenir en compte:
 - L'estat i les evolucions conegudes de la infraestructura a la data de celebració del present acord marc, tal com s'especifica a l'annex 1.
 - La planificació dels treballs de manteniment i inversió a les línies de la xarxa, com s'especifica a l'annex 1.
 - Les característiques i prestacions tècniques dels trens, segons el que el candidat ha comunicat i es descriu a l'annex 2.
 - L'existència de línies especialitzades.
 - L'existència d'una infraestructura congestionada, si escau.
 - Les necessitats de capacitat dels corredors internacionals de mercaderies.
 - Les prioritats del transport de viatgers i de mercaderies, i també les inversions de l'Estat i entitats públiques o privades.

D'acord amb l'article 38, apartat 4. de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, aquest acord marc no ha d'impedir que es faci servir la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per a altres serveis.

CLÀUSULA 3ª – COMPROMISOS DEL CANDIDAT

1. El candidat es compromet a sol·licitar capacitat per a cada horari de servei, d'acord amb el calendari i els terminis establerts a la Declaració sobre la xarxa vigent en cada moment, en els termes que aquest acord marc recull (vegeu l'annex 4).

El material rodant que el sol·licitant fa servir ha de respectar les característiques (material, velocitat màxima, parades, estacionaments, etc.), que l'annex 2 descriu, durant tota la vigència del present acord marc. Qualsevol canvi en aquestes característiques s'ha de sol·licitar prèviament i l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias l'ha d'haver acceptat.

2. El candidat es compromet a sol·licitar la capacitat d'infraestructura acordada i descrita a l'annex 3, i es contempla un marge de reducció anual de fins al 10 % per a possibles ajustaments en la programació.
3. Sense perjudici del que disposa la clàusula 8a del present document i, llevat dels casos previstos a la clàusula 4a, de conformitat amb el que disposa l'article 13 del REGLAMENT D'EXECUCIÓ (UE) 2016/545 DE LA COMISSIÓ, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària, si el candidat no sol·licita la capacitat acordada per al següent horari de servei, d'acord amb el calendari i els terminis establerts a la Declaració sobre la xarxa, l'administrador d'infraestructures l'ha de penalitzar amb els costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant), en què hagi incorregut efectivament l'administrador d'infraestructures. El que disposa el paràgraf anterior no és aplicable en els supòsits expressament previstos al Reglament d'execució UE2016/545 de la Comissió o el que el substitueixi.

Per garantir la compensació establerta al paràgraf anterior, i de conformitat amb el que estableix el Reglament d'execució (UE) 2015/10 de la Comissió, de 6 de gener del 2015, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot exigir la constitució de garantia financera, que s'ha de constituir abans de la signatura del present document. El justificant de la garantia esmentada, si escau, s'adjunta com a annex 5.

Si el candidat no compleix els compromisos de trànsit establerts en aquest acord marc durant més d'un mes, i no ha abonat la penalització corresponent, l'administrador d'infraestructures pot executar la garantia financera a què s'ha fet referència en el paràgraf anterior.

4. El candidat és igualment responsable subsidiari de les responsabilitats en què incorri l'empresa ferroviària que presta els seus serveis.
5. L'administrador d'infraestructures no ha de sol·licitar el pagament de la compensació en els casos següents:
 - Quan l'acord s'hagi modificat o anul·lat per causes alienes a la voluntat del candidat i que s'hagin comunicat sense demora a l'administrador d'infraestructures;
 - Quan al candidat se li ha denegat una sol·licitud complementària de capacitat marc de què depenia la viabilitat del servei ferroviari previst;
 - Quan l'administrador d'infraestructures ha pogut readjudicar els solcs i la capacitat marc de tal manera que les pèrdues derivades de la modificació o rescissió de l'acord marc ja estan cobertes.

CLÀUSULA 4ª - EXCEPCIONS ALS COMPROMISOS DE LES PARTS

1. Els compromisos expressats a les clàusules 2a i 3a no són aplicables quan concorrin les circumstàncies següents:

- a) Situacions de força major, definides com a qualsevol esdeveniment que no és imputable a una part de l'acord marc i que no es pot preveure i evitar, com ara els esdeveniments següents:
- Actes delictius, terroristes o de guerra (declarada o no), l'amenaça de guerra, revolució, revolta, insurrecció, commoció civil o sabotatge.
 - Actes de vandalisme.
 - Desastres o fenòmens naturals, incloses les condicions meteorològiques extremes o condicions ambientals (com ara, però no limitats a: llamps, terratrèmols, huracans, tempestes, incendis, inundacions, sequeres o acumulació de neu o gel).
 - Contaminacions nuclears, químiques o biològiques.
 - Ones de pressió causades per dispositius que viatgen a velocitats supersòniques.
 - Descobriment de fòssils, antiguitats o bombes sense explotar.
 - I, quan siguin reconegudes per la llei o els tribunals i en les seves condicions, vagues o accions similars.

Qualsevol altra que per la legislació vigent es considera de força major.

- b) La decisió d'una autoritat pública que té un impacte en l'assignació de les capacitats i els solcs; per exemple, l'aplicació de les normes de prioritat o sol·licituds prèvies per a les necessitats de defensa o de seguretat civil.
2. Quan un servei contemplat en aquest acord marc no es pot prestar per causa d'incidències a la xarxa ferroviària, ja siguin originades pels administradors d'infraestructures ferroviàries, pel candidat, per terceres parts o aliens, els drets del candidat o dels administradors d'infraestructures ferroviàries s'han de remetre al que la legislació del sector ferroviari i la Declaració sobre la xarxa de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias vigent disposin en cada moment.
3. També són aplicables les normes vigents quant a obres a la infraestructura que comporten alteracions en les capacitats subjectes a l'acord marc present, tot prevalent el que estableixen la legislació del sector ferroviari o la Declaració sobre la Xarxa.

CLÀUSULA 5ª - CÀNONS PER UTILITZACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

El pagament dels cànons corresponents per a ús de les infraestructures de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias s'ha de fer d'acord amb les normes establertes a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i a la Declaració sobre la xarxa de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias vigent cada any de l'acord marc.

CLÀUSULA 6ª - VIGÈNCIA DE L'ACORD MARC

1. Aquest acord marc desplega efectes a la data de la seva signatura.
2. Sense perjudici de l'anterior, el candidat pot demanar que la capacitat marc adjudicada de conformitat amb l'acord marc s'iniciï en qualsevol moment, però no després de transcorreguts cinc anys des de la data de la sol·licitud. En aquests supòsits, el termini de vigència de l'acord marc s'ha de computar des de l'inici de l'ús efectiu de la capacitat..

L'administrador d'infraestructures no ha de rebutjar aquesta sol·licitud quan el termini necessari per assumir el servei estigui justificat per alguna de les raons següents, quan:

- Aquest acord marc sigui condició prèvia per al finançament del material rodant necessari per a un servei nou.
- Siguí necessari tramitar l'autorització del material rodant a què fa referència la lletra a).
- La programació de l'inici de les operacions dels punts de les terminals d'expedició o càrrega, o de l'obertura d'un tram de connexió de la infraestructura.
- Siguin inversions necessàries per augmentar la capacitat d'infraestructura.
- Siguí una clàusula d'un contracte vigent de servei públic:

El candidat pot sol·licitar una ampliació del termini esmentat a la CNMC. La CNMC en pot donar l'aprovació per raons diferents de les establertes a les lletres a) - e) del paràgraf anterior. La capacitat adjudicada en virtut de l'acord marc, però no feta servir a conseqüència del temps necessari per assumir el servei, ha de continuar disponible per a altres candidats.

3. Els candidats poden sol·licitar la renovació de l'acord marc i l'administrador d'infraestructures en pot atendre la sol·licitud sempre que el candidat hagi complert els compromisos adquirits en la signatura de l'acord marc, es justifiqui l'existència d'inversions del pla inicial de negoci pendents d'amortitzar i, si es va comprometre en la seva sol·licitud de capacitat marc, hagi implantat un pla de reducció de la petjada de carboni des de l'inici de l'acord marc, amb resultats que, al final del procés, una entitat independent degudament acreditada pugui verificar.

El candidat pot sol·licitar la finalització de l'acord marc segons la clàusula 8a del present document.

CLÀUSULA 7ª - LES MODIFICACIONS O LIMITACIONS ALS TERMES DE L'ACORD MARC

1. Tota modificació de les condicions del present acord marc es pot fer per les causes següents:
 - Petició d'una de les parts i acceptada per l'altra.
 - Quan s'instaurin mesures legals o reguladores noves que afectin en tot o en part el que s'estipula en aquest acord marc.
 - Com a conseqüència d'un increment substancial dels cànon ferroviaris per part de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Aquestes modificacions s'han d'acordar en forma d'esmena al document, signada per les parts.

2. Al marge dels supòsits anteriors, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot modificar o limitar els termes del present acord marc, amb l'informe previ a la CNMC i comunicant-ho amb suficient antelació al candidat, a conseqüència de l'adopció de mesures que persegueixin un ús de la infraestructura ferroviària més eficient, com ara millores en la seguretat, canvis d'ample o altres, i que no hi hagi cap altre mitjà raonable per assolir aquest objectiu.

Les modificacions poden afectar les capacitats ofertes per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que es descriuen a l'annex 3, tot adaptant les característiques de les capacitats (per exemple, els temps de viatge o els horaris dels trens); i, fins i tot, quan calgui, proposant la capacitat per rutes alternatives sobre les quals l'empresa ferroviària està legalment autoritzada per fer-hi circular els trens. També es pot reduir la capacitat oferta en aquestes situacions quan no hi ha cap altra possibilitat raonable. En aquests supòsits s'ha de meritjar, a favor del candidat, una compensació equivalent als costos directes en què el candidat hagi incorregut degudament i que hagi justificat de manera adequada.

3. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de ponderar els interessos comercials legítims del candidat, amb els de la resta de candidats, quan hi hagi modificacions o limitacions quant als termes que aquest acord marc recull.
4. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot reduir la capacitat compromesa si, durant la programació anual, el candidat no sol·licita solcs sobre la base del present acord marc, llevat que el sol·licitant justifiqui que el fet i les raons aportades estan fora del seu control.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar per escrit a la resta dels candidats potencials que té la intenció de modificar o limitar els termes del present acord marc, i els ha d'atorgar un termini d'un a quatre mesos per respondre. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es reserva la possibilitat de no informar altres candidats potencials si les modificacions de l'acord marc són mínimes i no afecten altres acords marc.

CLÀUSULA 8ª - TERMINACIÓ DE L'ACORD MARC

1. Aquest acord marc ha de quedar resolt de manera immediata, sense perjudici de les compensacions que exerceixi l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i sense dret de reclamació per part del candidat, en els casos següents:
 - Revocació de l'habilitació del candidat o de la llicència d'empresa ferroviària.
 - Retirada del certificat de seguretat de l'empresa ferroviària que presta els serveis. En cas de retirada parcial, el que disposa l'acord marc es manté només per a la capacitat que no estigui afectada per aquesta decisió.
 - Declaració en concurs del candidat.
 - Cessament de les condicions que el candidat ha esgrimit a l'apartat c) de l'expositiu del present document per subscriure'l.
 - Incompliment, per part dels trens del candidat, de les característiques tècniques (material, velocitat màxima, parades, estacionaments, etc.) per a les quals es va sol·licitar la capacitat durant l'acord marc.
2. El candidat pot resoldre aquest acord marc per escrit, amb un preavís de dotze mesos abans que l'horari de servei per al qual s'ha ofert capacitat entri en vigor.
3. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot resoldre aquest acord marc, sense perjudici de les compensacions que li corresponen i sense dret de reclamació per part del candidat, en els casos següents:
 - No s'ha presentat dins el termini i en la forma oportuna cap sol·licitud de capacitat de la que es descriu a l'annex 3 per al proper horari de servei sense causes justificades degudament.
 - Manca de pagament per part del candidat, dels cànon, taxes i preus a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
 - Si escau, incompliment per part dels candidats de la designació de l'empresa ferroviària que ha de prestar els serveis, en el termini assenyalat a la legislació del sector ferroviari i en la Declaració sobre la xarxa de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias vigent en cada moment.
 - La manca d'ús, per part del candidat, durant un termini de més d'un mes, sense el preavís a què fa referència l'article 11.3 del Reglament d'execució UE 2016/545, de la capacitat marc o, amb un llinar inferior al 70 % respecte de l'oferta acordada a l'annex 3.
 - L'incompliment greu, i per causes imputables al candidat, dels compromisos adquirits a les cartes de compromís aportades per a la resolució del procés d'adjudicació de la capacitat ofertada, en matèria d'empremta de carboni, contractes temporals i percentatge de dones i persones amb discapacitat a la plantilla de treballadors.

CLÀUSULA 9ª - ALTRES DISPOSICIONS

1. Quan les necessitats puntuals de capacitat són superiors (a les que l'annex 2 descriu) per a la totalitat o part de l'horari de servei, el candidat ha de presentar les sol·licituds específiques per a solcs addicionals d'acord amb els procediments estàndard del procés d'adjudicació de capacitat.
2. El candidat no pot transferir a un altre candidat els drets i les obligacions que deriven del present acord marc.

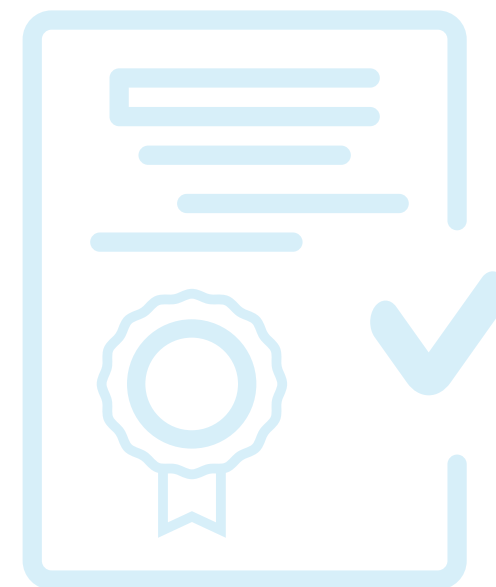
CLÀUSULA 10ª- CONFLICTES

1. Per a tots els conflictes entre l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias i el candidat que sorgeixin en relació amb l'aplicació del present acord marc, en particular, sobre la capacitat oferta i les reclamacions a fer, li serà aplicable el que preveu la legislació del sector ferroviari i la Declaració sobre la xarxa de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias vigent en cada moment.
2. Així mateix, el candidat té dret, pel que fa a les actuacions i decisions de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a presentar una reclamació davant la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC), fent servir sempre les vies i terminis que la legislació del sector ferroviari preveu, a la Llei 3/2013, de 4 de juny de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i en la Declaració sobre la xarxa de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias vigent en cada moment.

CLÀUSULA 11ª – CONFIDENCIALITAT

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de tractar com a confidencial tota la informació comercial i de negoci que se li confii i així ho requereixi i, en els termes legalment previstos, no ha de revelar cap informació confidencial que se li comuniqui o que descobreixi; no ha de fer ús improcedent de la informació que se li proporioni i es compromet a tractar amb discreció qualsevol informació o documents que se li siguin revelin o prepari en el transcurso com a resultat del present Acord marc, i que només es faran servir amb les finalitats previstes per a la informació o documents mateixos i sense revelar-los a cap tercera part aliena al procediment.

Això no obstant, i com a garantia de transparència, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar el present acord marc a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, tot respectant la confidencialitat de les dades amb rellevància comercial i de negoci, i ha d'informar la resta de candidats, quan aquests li ho requereixin, de les línies generals del present acord marc.



CLÀUSULA 12ª - DISPOSICIONS FINALS

1. En cas de dubte d'interpretació sobre les estipulacions d'aquest acord marc, les parts se sotmeten, per a allò que no s'hi estableix, als preceptes de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i la normativa que la desenvolupa, al Reglament d'execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària i a la Declaració sobre la xarxa, vigent en cada moment.
Així mateix, i per a totes les qüestions o controvèrsies que se susciten en relació amb la interpretació, l'execució i el compliment del present acord marc, les parts s'han d'adreçar a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC).
2. Les modificacions i addicions a aquest acord s'han de fer per escrit, prèvia consulta i acord entre les parts, i s'inclouran com a annexos al present acord marc.
3. Quan una de les parts vulgui sol·licitar la cancel·lació de l'acord, en els supòsits que s'hi preveuen, ho ha de comunicar a l'altra part per escrit dins el termini i en la forma escaient.

CLÀUSULA 13ª – PROTECCIÓ DE DADES

Les dades personals es tracten per l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad amb la finalitat de "Gestió d'expedients de contractació d'Adif - Alta Velocidad" - Gestionar i fer el manteniment del present acord marc.

La base jurídica que legitima el tractament és el RGPD. 6.1.c), GDPR: 6.1.b), Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. Les dades s'han de conservar durant el temps que calgui per complir amb la finalitat per a la qual es van demanar, i per determinar les possibles responsabilitats que es derivin d'aquesta finalitat i del tractament de les dades. S'aplica el que disposa la normativa d'arxius i documentació.

Podeu accedir a les vostres dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació, tot adreçant la vostra petició a Adif - Alta Velocidad. Adreça postal: Avenida Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid); la petició s'ha d'acompanyar amb fotocòpia del DNI o passaport. Així mateix, us podeu posar en contacte amb el nostre delegat de protecció de dades, si voleu aclarir algun aspecte relacionat amb el tractament de les vostres dades, per mitjà del compte de correu electrònic: dpd.adifav@adif.es o per correu postal a Avenida Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid).

Hi ha més informació a l'apartat de transparència i protecció de dades de l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad:

<https://www.adifaltavelocidad.es/sobre-adif-av/transparencia/proteccion-de-datos>

Per (Empresa Ferroviària)

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

Per ADIF-Alta Velocidad

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

ANNEXOS

ANNEX 1 - Línies Afectades per l'Acord marc

Descrites en la capacitat marc i actualitzades a la Declaració sobre la Xarxa.

ANNEX 2 - Parámetros Técnicos y Operativa

El contingut d'aquest apèndix s'ha de definir cas per cas.

No obstant això, s'hi han d'incloure alguns dels continguts següents:

1. Parámetros Tècnics:

- Material rodant
- Pes dels trens
- Velocitat màxima
- Gàlib
- Longitud
- Percentatge de frenat
- Sistemes embarcats
- Altres restriccions (matèries perilloses, transports excepcionals, etc.)

2. Operativa:

- Periodicitat i dies de circulació
- Enllaços
- Parades
- Temps de viatge aproximats
- Rotacions
- Estacionaments
- Tipus d'oferta (cadència)

ANNEX 3 – Capacitat Marc acordada

El contingut d'aquest apèndix s'ha de definir cas per cas.

ANNEX 4 – Calendari i Terminis

El contingut d'aquest apèndix s'ha de definir cas per cas.



Annex J

Procediments de Resolució de Conflictes

PROCEDIMENTS DE RESOLUCIÓ DE CONFLICTES I RECURSOS RESPECTE DE SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LA INFRAESTRUCTURA, SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DELS SERVEIS, PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS I AL SISTEMA D'INCENTIUS

INTRODUCCIÓ

En aquest annex es facilita la informació sobre els diferents procediments que la legislació del sector ferroviari i la present Declaració sobre la Xarxa estableixen per a la resolució dels conflictes i recursos que se susciten en relació amb el procés d'adjudicació de capacitat, la prestació de serveis ferroviaris i el sistema d'incentius.

Així mateix, es facilita informació sobre el procediment que cal seguir en les reclamacions que les empreses ferroviàries i altres candidats presentin en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i la resta de candidats, que tinguin a veure amb qüestions referides a l'aplicació d'aquesta Declaració sobre la xarxa, els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats, cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries, qüestions de tracte discriminatori en l'accés a les infraestructures ferroviàries o als serveis que hi vagin vinculats; i, també, reclamacions que tinguin a veure amb la prestació de serveis en els corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.

PROCEDIMENTS

1. - PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ A L'ÀMBIT DEL PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA

La fase de coordinació s'ha concebut per resoldre els conflictes que puguin, eventualment, sorgir entre les diferents sol·licituds i adjudicacions de capacitat d'infraestructura per a la millor adequació possible entre elles.

Si el Gestor de Capacitat detecta que durant el període previst per a l'elaboració del projecte horari de servei s'han demanat sol·licituds incompatibles entre si, o quan la capacitat adjudicada no satisfà les necessitats del candidat i aquest ho expressa per escrit en els terminis establerts, el Gestor de Capacitat ha de tractar de satisfer totes les sol·licituds mitjançant el procés de coordinació. (art. 8 Ordre FOM 897/2005).

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

Durant aquesta consulta, es facilitarà la informació següent, de forma gratuïta i per escrit:

1. L'adjudicació de capacitat sol·licitada per altres candidats en els mateixos trajectes.
2. L'adjudicació de capacitat atorgada prèviament a tots els altres candidats en els mateixos trajectes.
3. L'adjudicació de capacitat alternativa proposada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
4. La informació detallada sobre els criteris aplicats al procediment d'adjudicació de capacitat.

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

PROCEDIMENT PER RESOLDRE CONFLICTES A LES SOL·LICITUDS

Durant el procés de coordinació de les sol·licituds, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot proposar als candidats, amb límits raonables (± 60 minuts), adjudicacions de capacitat d'infraestructura que difereixin del que se sol·licita.

S'han de fer les rondes de coordinació que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias consideri oportunes per intentar assolir uns acords satisfactoris.

Si no és possible aconseguir una solució acceptable per a tots els candidats després de desenvolupar el procés de coordinació, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'adoptar la solució que millor convingui al conjunt del sistema ferroviari:

- En la creació de l'horari de servei s'ha d'optimitzar la utilització de la infraestructura, tot evitant una utilització ineficient que impedeixi obtenir el màxim rendiment de la infraestructura mateixa.
- En la mesura del possible, s'han d'oferir alternatives que permetin la coexistència de diferents candidats en períodes horaris, i s'han d'oferir adjudicacions de capacitat que poden variar lleugerament del sol·licitat, tot considerant que sempre que es lliurin dins una franja de 60 minuts, se satisfarien totes les sol·licituds.
- A les línies especialitzades o amb trànsit predominant (Alta Velocitat, Rodalies, etc.) els que corresponguin a aquesta especialització han de tenir prioritat o preferència, tot valorant la utilització de la totalitat de la línia sobre els que només en fan servir part.
- També, els serveis sotmesos a obligacions de servei públic rebran la consideració deguda, i també els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.
- També es donarà preponderància als serveis que s'hagin sol·licitat en funció d'un acord marc, o que siguin objecte de serveis cadenciats o sistemàtics.
- En infraestructures declarades com a congestionades, l'administrador d'estructures ferroviàries podrà modular l'aplicació dels criteris d'adjudicació de capacitat estrictes a fi de garantir, tant com sigui possible, l'accés de tots els candidats que hagin sol·licitat l'adjudicació de capacitat.
- La decisió final de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot ser objecte d'al·legació, segons l'epígraf següent.

2. - AL·LEGACIONS A L'ÀMBIT DEL PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA

Els candidats poden presentar al·legacions, que han de ser per escrit i motivades. Es fixen els terminis següents per a la presentació d'al·legacions per part dels candidats, comptadors des de la comunicació de l'assignació provisional de capacitat als candidats:

- 1 mes a comptar de la comunicació del projecte de l'horari de servei.
- 15 dies hàbils per als solcs assignats en ajustaments concertats.
- 5 dies hàbils per als solcs assignats en ajustaments mensuals o per al cas de sol·licituds per a l'horari de servei presentades fora de termini.
- 2 dies hàbils per als solcs ocasionals.

L'administrador d'infraestructures es compromet a donar resposta per escrit a les reclamacions presentades per les EF, d'acord amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

3. - PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ PER A L'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS

El procediment que s'indica a continuació és aplicable a les instal·lacions de servei titularitat de l'administrador d'infraestructures relacionades amb el transport ferroviari a la RFIG, en què l'administrador d'infraestructures és l'explotador dels serveis.

Quan rep una sol·licitud d'accés i aquesta sol·licitud és incompatible amb una altra sol·licitud o coincideix amb un període horari ja assignat, l'explotador de la instal·lació de servei ha d'intentar aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb els candidats afectats. Tota modificació de drets d'accés ja concedits ha d'estar supeditada a l'acord del candidat.

L'explotador de la instal·lació de servei no pot rebutjar sol·licituds d'accés a la prestació d'un servei, ni pot proposar alternatives viables al candidat, si hi ha capacitat disponible que respon a les seves necessitats, o s'espera que, en el procediment de coordinació, o com a conseqüència d'aquest, es disposi de la capacitat mateixa.

L'explotador de la instal·lació de servei ha d'estudiar les diferents opcions que permeten conciliar sol·licituds incompatibles d'accés a la prestació del servei a la instal·lació. Aquestes opcions han d'incloure, si escau, mesures que maximitzin la capacitat disponible de la instal·lació, sempre que no comportin inversions suplementàries en recursos o equipament. Entre aquestes mesures hi ha les següents:

- Proposar un període horari diferent o modificar la franja ja assignada a un altre candidat, si aquest últim ho accepta.
- Proposar canvis d'horaris d'obertura o en l'organització de la feina, si és possible.
- En el cas de serveis bàsics, complementaris i auxiliars, si l'explotador del servei ho autoritza expressament, permetre l'accés a la instal·lació per a l'autoprestació d'aquests serveis.

Els diferents candidats i l'explotador de la instal·lació de servei poden sol·licitar conjuntament a l'organisme regulador que participi com a observador en el procediment de coordinació.

Per permetre als candidats l'accés a la prestació de serveis en autoprestació i per preservar una explotació ordenada, eficient i segura a les instal·lacions, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha d'autoritzar prèviament els candidats, segons el compliment dels requisits en matèria de seguretat ferroviària que aquest disposi, de forma general, en el sistema de gestió de seguretat en la circulació i, si escau, en el procediment específic a aquest efecte.

En l'autorització en relació amb l'àmbit operacional de la instal·lació de servei, cal garantir que el personal disposa de:

- El coneixement de la documentació reglamentària relacionada amb les instal·lacions de seguretat, i també les característiques de la dependència i sobre les operacions concretes que ha d'exercir.
- El coneixement de la consigna d'explotació, i si no n'hi ha, almenys de l'assignació de funcions i responsabilitats i de què, quan i com s'intercanvia la informació entre el personal ferroviari que hi intervé.
- Habilitacions del personal ferroviari que hi intervé.
- El coneixement dels requisits de prevenció de riscos laborals.

CRITERIS DE PRIORITAT

Quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds d'accés als serveis no es poden compatibilitzar, l'explotador de la instal·lació ha d'aplicar criteris de prioritat objectius i no discriminatoris, tenint en compte la finalitat de la instal·lació i l'objecte i el caràcter dels serveis de transport ferroviari, amb l'objectiu d'aconseguir un ús eficient de la capacitat disponible.

Els criteris de prioritat que s'han d'aplicar són els següents:

a) En Terminals de Transport de Mercaderies

- Sol·licituds de serveis referides a trens del Pla de transport que disposin d'un conveni de qualitat concertada (CQC).
- Sol·licituds de serveis referides a trens del Pla de transport que disposin de contractes d'agrupament de serveis per tren.
- Sol·licituds de serveis referides a trens del Pla de transport que disposin d'una franja horària coordinada amb altres instal·lacions de servei o amb prestadors d'altres serveis.
- Sol·licituds de serveis referides a trens del Pla de transport, no contemplades en els casos anteriors.
- Sol·licituds de serveis de demanda ocasional no recollits al Pla de transport.
- Per a la resta de sol·licituds s'han d'atendre per l'ordre d'entrada de la sol·licitud.

b) En Estacions de Transport de Viatgers

- Proporcionalitat en relació amb el nombre de trens amb parada comercial a l'estació.
- Proximitat a l'hora d'arribada/sortida del tren a/de l'estació.
- Per a la resta de sol·licituds s'han d'atendre per l'ordre d'entrada de la sol·licitud.

4. - SOL·LICITUDS, AL·LEGACIONS I RECLAMACIONS EN RELACIÓ AMB LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS PER L'ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Es poden fer sol·licituds a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en l'àmbit de competència de l'entitat, i també formular al·legacions en els procediments instruits per l'entitat mateixa, i presentar reclamacions que l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de resoldre, i també les que hagi d'atendre aquesta entitat quan es consideri que algun dels serveis prestats per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias no s'ha ajustat al que aquesta Declaració sobre la xarxa determina, o als nivells de qualitat establerts a la prestació dels serveis.

No es consideren responsabilitat de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias els danys i perjudicis (pèrdues, avaries i retards) soferts per les mercaderies durant el transport, ni és responsable dels danys soferts pels vehicles ferroviaris, llevat que l'empresa ferroviària provi fefaentment que aquests danys són imputables a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

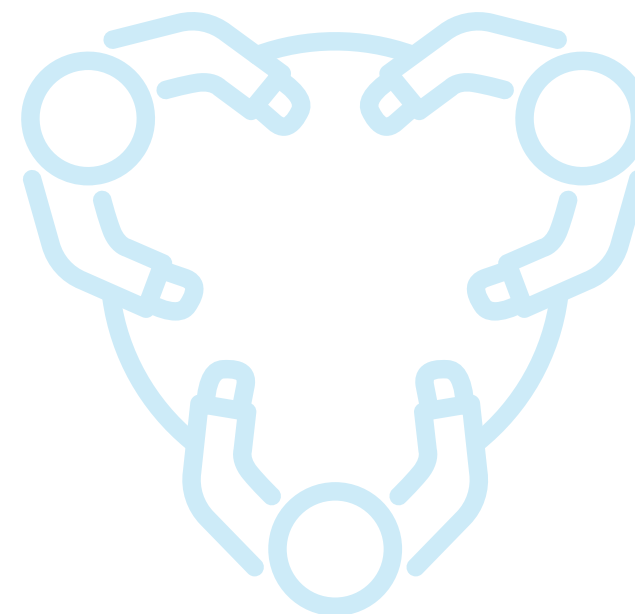
No es considera motiu de reclamació la manca de subministrament d'energia elèctrica de tracció, quan tingui a veure amb una avaria ocasionada per alguna empresa ferroviària, o sigui conseqüència d'obres o operacions de manteniment degudament programades. Si hi ha manca de subministrament d'energia elèctrica de tracció per motius imputables a les companyies elèctriques subministradores, l'import màxim de la indemnització és el que estableixen les lleis del sector elèctric vigents; per a això, s'han d'adreçar a la Subdirecció de Gestió d'Energia Elèctrica de la Direcció Corporativa d'Adif - Alta Velocidad.

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias no és responsable davant de les empreses ferroviàries dels danys i perjudicis que es produeixin en la prestació dels serveis, quan aquests són conseqüència de situacions de força major, actes vandàlics o de tercers aliens a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Les empreses ferroviàries o tercers són responsables davant l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias dels danys i perjudicis que li causin, tant en persones com en coses, i també a les seves instal·lacions, maquinària, infraestructura ferroviària, etc.

L'administrador d'infraestructures es compromet a respondre per escrit a les reclamacions presentades per les EF, d'acord amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, sense perjudici que en les relacions de dret privat es pactin altres terminis.

Les empreses ferroviàries han de tenir procediments als seus SGS que defineixin i controlin les operacions relacionades amb els serveis ferroviaris que els cal per complir les seves necessitats de transport.



5. - PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ EN L'ÀMBIT DEL PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITATS A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

El procediment de coordinació s'ha concebut per resoldre els conflictes que puguin sorgir entre les sol·licituds d'adjudicació de capacitat a les instal·lacions de servei.

PER A SOL·LICITUDS TIPUS A: AMB RESERVA DE CAPACITAT

Per part del GIS s'ha de fer l'estudi de les sol·licituds rebudes i, en funció dels criteris d'assignació indicats al capítol 7 de la present Declaració sobre la Xarxa, si hi ha coincidència de sol·licituds de capacitat en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei ha de comunicar una assignació provisional de capacitat, com a màxim, 30 dies abans de la data prevista d'ús de la instal·lació de servei; i els sol·licitants tenen deu dies naturals per acceptar-la o rebutjar-la, o fer les al·legacions que li convinguin.

El GIS disposa de cinc dies naturals per analitzar les al·legacions esmentades i comunicar l'assignació definitiva de capacitat.

Passat el termini establert sense que es rebi l'acceptació per part del client de la capacitat assignada, el GIS en pot disposar lliurement.

PER A SOL·LICITUDS TIPUS B: SENSE RESERVA DE CAPACITAT

Les sol·licituds s'han de fer amb una antelació mínima de set dies naturals, mitjançant l'aplicació SYACIS.

Per part del GIS s'han d'estudiar les sol·licituds rebudes i, en funció dels criteris d'assignació indicats al capítol 7 de la present DR, si hi ha coincidència de sol·licituds de capacitat, en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei, ha de comunicar una assignació provisional de capacitat que el client ha d'acceptar o rebutjar.

Passat el termini establert sense que es rebi l'acceptació per part del client de la capacitat assignada, el GIS en pot disposar lliurement.

Per raons excepcionals i justificades, els clients poden sol·licitar capacitat per a una instal·lació de servei amb menys de set dies naturals d'antelació. Aquest tipus de sol·licituds únicament es poden presentar de dilluns a divendres, abans de les 12:00 h del dia anterior a la sortida del tren, i s'hi ha d'identificar el tren al qual està vinculada aquesta sol·licitud. La resposta s'ha de notificar abans de les 18:00 h del mateix dia.

En el cas de subministrament de combustible en punts fixos i mòbils, l'assignació de capacitat està implícita en la prestació del servei de subministrament.

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

Aquest procediment s'ha d'aplicar, amb caràcter general, als accessos a les instal·lacions i a tots els serveis vinculats al transport ferroviari de viatgers en explotació comercial.

Quan l'administrador d'infraestructures rebi una sol·licitud de prestació d'un servei d'accés a les instal·lacions de servei o als serveis ferroviaris connexos per part d'una empresa ferroviària i aquesta sol·licitud sigui incompatible amb una altra sol·licitud o coincideixi amb una capacitat ja assignada, ha d'intentar aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb les empreses ferroviàries afectades, de conformitat amb l'art. 10 del Reglament d'execució 2017/2177.

L'administrador d'infraestructures ha d'estudiar diferents opcions que permetin conciliar sol·licituds incompatibles d'accés a la instal·lació de servei o a la prestació de serveis a la instal·lació. Aquestes opcions han d'incloure, si escau, mesures que maximitzin la capacitat disponible de la instal·lació, sempre que no comportin inversions suplementàries en recursos o equipament.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés de coordinació, el client les ha de ratificar de manera expressa.



CRITERIS DE PRIORITAT

De conformitat amb l'art. 11 del Reglament d'execució (UE) 2017/2177, quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds dels serveis ferroviaris no es puguin compatibilitzar, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de resoldre les sol·licituds d'acord amb els criteris de prioritat següents (*):

1. Les empreses ferroviàries que ja tinguin contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i disposin d'un acord marc.
2. Les empreses ferroviàries que ja tinguin contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i no disposin d'un acord marc.
3. Les empreses ferroviàries amb acord marc i sense contractes existents sobre els serveis o espais a prioritzar.
4. Les empreses ferroviàries sense acord marc i sense contractes existents sobre els serveis o espais a prioritzar.

(*) Aquests criteris només són aplicables després de la signatura dels acords marc i la primera sol·licitud de serveis en estacions. Amb caràcter previ a l'entrada en vigor dels criteris, s'han de prioritzar les sol·licituds en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud o, si escau, compromesos en l'oferta presentada al procés d'adjudicació de capacitat marc.

Dins de cada categoria, s'ha de prioritzar en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud, i prevalen les sol·licituds de les empreses ferroviàries amb més trens amb parada prevista a l'estació, i així successivament.

El càlcul dels trens amb parada prevista a l'estació s'ha de fer en termes de la durada de la sol·licitud associada al criteri de prioritat (acord marc, horari de servei o ajustament concertat), incloent-hi els que es consideren de llarga distància i interurbans.

En els casos en què hi hagi contractes previs amb les empreses ferroviàries, però les peticions es facin sobre espais vinculats amb serveis bàsics, l'administrador d'infraestructures pot requerir la modificació de la capacitat atorgada a fi de donar cabuda a nous operadors.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, s'haguessin aprovat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries i fet per l'empresa ferroviària.

L'administrador d'infraestructures també pot tenir presents els aspectes contemplats de forma expressa en l'esmentat article 11 del Reglament.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés amb intervenció dels criteris de prioritat, el client les ha de ratificar de manera expressa.

RECLAMACIONS

De conformitat amb el que preveuen l'art. 13.5 de la Directiva i l'art. 14 del Reglament d'execució (UE) 2017/2177, si l'administrador d'infraestructures no té cap alternativa viable, i no es poden satisfer totes les sol·licituds de capacitat corresponents a la instal·lació en qüestió, fonamentant-se en les necessitats demostrades per l'empresa ferroviària, aquesta pot reclamar davant l'organisme regulador (CNMC).

7. - PROCEDIMENT D'ASSIGNACIÓ DE RETARDS I DE RESOLUCIÓ DE CONFLICTES EN LA IMPUTACIÓ DE RESPONSABILITATS EN L'ÀMBIT DEL SISTEMA D'INCENTIUS

L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha implementat el sistema d'incentius, en què s'inclou el procés d'assignació de retards imputables i de resolució de conflictes, de conformitat amb la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, i de l'Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer, per la qual es desenvolupen els principis bàsics d'aplicació d'incentius al sistema dels canons per utilització de les infraestructures ferroviàries, d'acord amb el que s'indica al capítol 5 de la Declaració sobre la xarxa. Aquest procés es desplega en tres fases:

a) Comunicació d'assignació de retards imputables

- L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar a les EF, el dia hàbil següent després de la circulació del tren, el llistat diari provisional en què figuren, per a cada tren, els retards computables, el factor d'imputació que els correspon i els retards imputables a cada EF.
- Les EF, en cas de disconformitat, disposen d'un termini màxim de dos dies hàbils per sol·licitar a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la documentació justificativa relativa a l'assignació de retards i responsabilitats, especialment la informació inclosa en els sistemes de gestió d'incidències.
- L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias té dos dies hàbils per remetre a les EF la documentació i informació sol·licitades.
- Les EF, una vegada rebuda la documentació i informació sol·licitades a l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, disposen de dos dies hàbils per fer les observacions a aquesta informació, des de la recepció. Així mateix, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pot requerir a les EF l'aclariment o la justificació documental que siguin rellevants en aquests casos.

b) Publicació de l'assignació definitiva de retards imputables

Una vegada analitzades les observacions esmentades, l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de publicar el llistat definitiu de retards computables, el factor d'imputació i els retards imputables en el termini de nou dies hàbils des de la circulació del tren.

c) Resolució de conflictes en la imputació de responsabilitats

- Les EF, en el supòsit de disconformitat, poden reclamar davant el comitè de seguiment del sistema d'incentius fins al catorzè dia hàbil des de la circulació del tren.
- En el cas anterior, el comitè esmentat disposa d'un termini de deu dies hàbils per comunicar el resultat definitiu de l'assignació de retards.
- Si es discrepa amb la resolució adoptada pel comitè de seguiment d'incentius i transcorreguts dos mesos des de l'inici del procediment no és possible assolir un acord entre l'administrador d'infraestructures i les EF, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència és l'organisme encarregat de resoldre.

Per a totes les comunicacions entre l'administrador d'infraestructures i les EF referents al sistema d'incentius, s'han de fer servir mitjans telemàtics.

8. - PROCEDIMENTS DAVANT LA COMISSIÓ NACIONAL DELS MERCATS I LA COMPETÈNCIA

Al sector ferroviari, de conformitat amb el que la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència preveu, correspon a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència conèixer i resoldre les reclamacions que presenten les empreses ferroviàries i la resta de candidats en relació amb l'actuació de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, les empreses ferroviàries i la resta de candidats, que tinguin a veure amb:

1. El contingut i l'aplicació de les declaracions sobre la xarxa.
2. Els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats.
3. La quantia, l'estructura o l'aplicació dels cànon i tarifes que se'ls exigeixin o se'ls puguin exigir.
4. Qualsevol tracte discriminatori quant a l'accés a les infraestructures o als serveis lligats a les infraestructures mateixes, que succeeixi per actes duts a terme per altres empreses ferroviàries o candidats.
5. La prestació de serveis en els corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.
6. La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha de cooperar amb els òrgans reguladors del mercat ferroviari dels altres Estats membres de la Unió Europea, en les reclamacions o les investigacions relacionades amb una franja internacional.

Les reclamacions s'han de presentar en el termini d'un mes des que es produeixi el fet o la decisió corresponent.

En la resolució d'aquests conflictes, la comissió ha de resoldre sobre qualsevol denúncia i ha d'adoptar, a petició de qualsevol de les parts, una resolució per resoldre el litigi com més aviat millor i, en tot cas, en el termini màxim de sis setmanes des de la recepció de tota la informació.

La resolució que dicti la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència és vinculant per a les parts, sense perjudici dels recursos que siguin escaients d'acord amb el que disposa l'article 36 de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

En funció de la naturalesa de la comunicació, les EF i altres candidats es poden dirigir a les adreces de l'administrador d'infraestructures següents:

Servei de Subministrament de Combustible de Tracció

Subdirecció de Promoció Transporte Mercancías.

Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor Andén 1. Agustín de Foxá, 46. 28036 Madrid.

Servei de subministrament d'Energia Elèctrica de Tracció

Direcció Corporativa.

Subdirecció de Gestió de Energía Eléctrica.

Avda. Pio XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid.

Actes de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias sobre Liquidació i Gestió de Taxes i Cànon Ferroviaris

Direcció de Gestió Económica y Financiación.

Calle Titán, 4, planta 4; 28045 Madrid.

Sol·licituds d'Indemnització per Responsabilitat Patrimonial Derivades dels Danys Causats pel Servei Normal o anormal del Servei Públic Prestat per Adif - Alta Velocidad

Secretaría General.

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Altres Sol·licituds o Reclamacions Derivades de l'Exercici de Potestats Públiques Exercides per Adif - Alta Velocidad

Secretaría General.

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Adjudicació de Capacitat

Direcció General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif).

Calle Agustín de Foxá, 50 estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, edificio 21. 28036 Madrid.

Gestió de Trànsit

Centro de Gestión de Red H24, Dirección de Tráfico de Adif.

Calle Méndez Álvaro, 1. 28045 Madrid.

Servicios en Estaciones de Viajeros

Direcció de Estaciones de Viajeros de Adif.

Avenida Pío XII, 110. Edificio 18. 28036 Madrid.

Annex K

Procés d'Intercanvi d'Informació per a l'Explotació de la Capacitat

INTRODUCCIÓ

L'explotació dels serveis ferroviaris requereix una coordinació adequada de les informacions que generen tant l'administrador d'infraestructures com els candidats i les empreses ferroviàries que els presten servei.

En aquest annex es detallen les condicions generals d'utilització dels serveis d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats; i, igualment, es determina la informació que els candidats han de proporcionar a l'administrador d'infraestructures per poder dur a terme adequadament les seves funcions.

1. - ÀMBIT D'APLICACIÓ

S'aplica a tots els candidats i empreses ferroviàries que presten servei per la RFIG que l'administrador d'infraestructura gestiona.

L'ús pels candidats i les empreses ferroviàries dels serveis dels sistemes d'informació de l'administrador d'infraestructura implica el compliment de les disposicions que es detallen a continuació.

2. - SERVEIS DE SUBMINISTRAMENT D'INFORMACIÓ PER PART DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURA

Es descriu en aquest punt la manera com els candidats s'han de relacionar amb l'administrador d'infraestructura per a l'intercanvi de la informació que possibiliti l'explotació correcta dels trens.

Sempre que sigui possible, l'administrador d'infraestructura ha de proporcionar un intercanvi d'informació en mode on-line i format digital, encara que pot determinar, en cas de contingència, altres mitjans que possibilitin aquest mateix intercanvi.

PRESTACIONS ASSOCIADES AL SUBMINISTRAMENT DE SERVEIS D'INFORMACIÓ NECESSARIS PER A LA PETICIÓ I ÚS DE LA CAPACITAT (PAQUET D'ACCÉS MÍNIM).

a) Tramitació de sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària.

S'han de facilitar les eines informàtiques amb què els candidats puguin fer les sol·licituds de capacitat a l'Administrador d'Infraestructura..

- Solcs planificats (aplicació SIPSOR/PLANIF)
- Solcs immediats (aplicació SIGES)

b) Posada a disposició de la capacitat concedida.

S'ha de facilitar informació sobre la capacitat adjudicada als candidats i la possibilitat de consultar-la mitjançant:

- Opcions específiques a les aplicacions esmentades (SIPSOR/PLANIF/MALLAS/SIGES).
- Enviaments en format digital dels solcs adjudicats.
- Provisionalment i mentre no hi hagi disponible l'enviament mitjançant el protocol TAF/TAP TSI, l'administrador d'infraestructura ha de proporcionar diàriament a cada empresa un fitxer (xPEC) amb els solcs que se li hagin adjudicat i que estiguin anunciats.

c) Control del tren, regulació i subministrament d'informació sobre les circulacions i les seves desviacions.

S'han d'enviar als candidats, de manera on-line i seguint el protocol TAF/TAP-TSI, els missatges destinats a prestar aquest servei (Train Running Information, Train Interruption, etc.).

Quan sigui possible, s'ha de facilitar, en aquests missatges mateixos, informació de les vies de circulació i estacionament.

d) Qualsevol altra informació necessària per explotar el servei a què s'ha concedit capacitat.

L'administrador d'infraestructura ofereix a les Empreses Ferroviàries:

- Possibilitat de sol·licitar ajustaments puntuals al Pla d'explotació diari fent ús de l'eina GTRENES: canvi de l'origen o destinació d'un tren, dels temps de parada planificats (increment/decrement), cancel·lacions o anuncis d'última hora, etc.
- Informació d'incidències que afectin cadascuna de les empreses ferroviàries.
 - o Accedint a l'aplicació GIFO.
 - o Mitjançant l'enviament on-line de la missatgeria TAF/TAP-TSI.
- Informació sobre les alertes de vents (Enviament d'informació amb eines ofimàtiques).
- Informació específica de documents reglamentaris sobre la infraestructura (Aplicació RGD).
- Informació sobre l'horari dels trens, incloent-hi els Quadres de Velocitats Màximes (Aplicació RGD).
- Informació periòdica de limitacions temporals de velocitat (aplicació RGD).

PRESTACIONS ASSOCIADES AL SUBMINISTRAMENT DE SERVEIS D'INFORMACIÓ COMPLEMENTÀRIA.

A més dels serveis d'informació necessaris per a la petició i ús de la capacitat, els candidats i les empreses ferroviàries poden sol·licitar a l'Administrador d'infraestructura, altres serveis d'informació que es consideren serveis auxiliars, prèvia contractació i acord de la contraprestació econòmica:

- a) Ús de l'eina MONR, per visualitzar la posició dels trens en línies d'Alta Velocitat en un sinòptic.
- b) Confecció del document de tren (DT) estàndard, a partir de les dades declarades, les quals han de constar amb la responsabilitat de les EF.
- c) Hi ha en desenvolupament l'aplicació web "Elcano View" que ha de permetre visualitzar sinòptics de qualsevol punt de la xarxa (alta velocitat, xarxa convencional i xarxa d'ample mètric), que ha de complementar o substituir MONR.
- d) Hi ha en desenvolupament l'aplicació web "Sitra+", que ha de permetre a les empreses ferroviàries visualitzar les seves circulacions en gràfics espai-temps.
- e) Altres informacions que es poden acordar entre administrador d'infraestructura i candidats/empreses ferroviàries.

CONDICIONS GENERALS DE PRESTACIÓ DELS SERVEIS D'INFORMACIÓ.

L'Administrador d'infraestructura, per a la utilització adequada de serveis d'informació, ha de facilitar, quan es determini així:

- a) Un nombre determinat d'autoritzacions (usuaris) per a l'accés a les aplicacions informàtiques; a causa de les limitacions tècniques que hi pugui haver, el nombre el pot fixar l'administrador d'infraestructura, en funció del volum de producció del candidat o empresa ferroviària.
- b) Formació inicial en les aplicacions informàtiques, que garanteixin la capacitat de prendre'n el control. Aquesta formació està destinada a un nombre limitat de formadors de les empreses ferroviàries (el nombre màxim de formadors autoritzats l'ha d'establir l'administrador d'infraestructura en funció del nombre d'autoritzacions d'accés). La formació inicial s'ha de renovar en cas d'evolució del servei o l'eina informàtica.
- c) Un manual d'usuari o documentació per a cadascun dels serveis inclosos.

3. - INFORMACIÓ QUE ELS CANDIDATS I LES EMPRESES FERROVIÀRIES HAN DE FACILITAR A L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURA

INFORMACIÓ PER A L'ACCÉS A VIA REGULADA

Per a l'accés a via regulada i amb el temps suficient abans de la sortida del tren, l'empresa ferroviària ha de facilitar a l'administrador d'infraestructura, segons es determina al Reglament de circulació ferroviària (RCF), i la Consigna C núm. 46/16 (comunicació de tren disposat per circular), almenys, la informació següent:

- a) **La composició d'aquest tren, de dues maneres possibles**
 - Mitjançant missatgeria TAF/TAP-TSI (Train Composition Message) per comunicar el sistema del candidat amb el de l'administrador d'infraestructura.
 - Transitòriament o en cas de contingències, accedint a l'aplicació GTRENES per donar d'alta manualment (s'ofereixen utilitats que faciliten la feina).
- b) **Comunicació del tren disposat per circular també de dues maneres possibles**
 - Mitjançant Missatgeria TAF/TAP-TSI (Train Ready).
 - Transitòriament o en cas de contingències, des de les aplicacions GTRENES o GTRENES mòbil.

c) Dades necessàries per a la informació al viatger en estacions

Els candidats i empreses ferroviàries amb trànsits que tenen per objecte el transport de viatgers han de declarar a l'administrador d'infraestructura, dins el termini i en la forma escaient, els paràmetres comercials requerits dels seus trens, amb l'objectiu d'informar correctament els viatgers a les estacions, per mitjà dels teleindicadors de les estacions mateixes.

Aquesta informació comercial s'ha d'oferir preferentment per mitjà d'un servei de missatgeria normalitzada segons el protocol i amb format definit per l'administrador d'infraestructura.

Com a alternativa per als casos en què no es pugui fer aquest tipus d'enviaments automàtics, l'administrador d'infraestructura ha de posar a disposició l'eina ELCANO en què es pot introduir manualment la informació requerida, sempre amb prou antelació.

Qualsevol canvi a la informació comercial s'ha d'informar prèviament a l'administrador d'infraestructura.

Els paràmetres per facilitar són els necessaris per informar correctament per mitjà del sistema d'informació al viatger a les estacions. A continuació, es detallen els més destacats:

- Correspondència entre el número tècnic i el número comercial, per trams de recorregut
- Serveis de codi comercial compartit
- Branques de trens (multiorigen o multidestinació)
- Numeració comercial de la composició i la seva ordenació en el recorregut
- Trens d'enllaç
- Paràmetres d'accessibilitat
- Tipologia de la composició (curt/llarg, dos pisos, etc.)

d) Informació sobre les rotacions planificades

En coherència amb la sol·licitud de capacitat presentada, les empreses ferroviàries han de proporcionar a l'administrador d'infraestructura, dins el termini i en la forma escaient, informació sobre la rotació dels trens, a l'efecte de gestionar la capacitat d'estacionament i facilitar la informació al viatger en estacions. També tenen l'obligació de sol·licitar qualsevol alteració que requereixin sobre la sol·licitud de capacitat, i l'administrador d'infraestructura ha de resoldre si és possible atendre aquesta petició.

e) Estadístiques de volum de trànsit i de mercaderies

La gestió eficient de la xarxa de l'administrador d'infraestructura requereix disposar d'estadístiques detallades dels volums de trànsit de viatgers i de mercaderies que les línies suporten.

Aquestes informacions són necessàries per analitzar els fluxos de trànsit de la xarxa, i també els volums que es transporten en cada tram.



Per aquest motiu, cal que, amb periodicitat mensual, els candidats i les empreses ferroviàries aportin a l'administrador d'infraestructura, amb independència de la informació que legalment han de facilitar a altres organismes de l'administració de l'Estat, la informació que permet confeccionar aquestes estadístiques.

En tràfics de viatgers, la informació mínima requerida és la que ja es facilita en els darrers anys, per als trens en què l'operador de transport disposa d'un control detallat d'ocupació (particularment els trens amb reserva de plaça obligatòria):

- Data del tren
- Número de tren (comercial o de trànsit)
- Origen de la relació de trànsit (incloent-hi el codi d'estació)
- Destinació de la relació de trànsit (incloent-hi el codi d'estació)
- Nombre de viatgers transportats

Per a la resta dels trens, quan no hi ha un control detallat d'ocupació, s'ha de facilitar l'estimació del volum de trànsit per relacions o estacions, amb una periodicitat mensual. S'ha d'acordar el format amb l'administrador d'infraestructura.

Tota aquesta informació s'ha de lliurar en un suport informàtic tractable.

En trànsits de mercaderies, l'administrador d'infraestructures ha d'obtenir les dades de transport (tones brutes i netes per tren) a partir de les dades requerides d'accés a via regulada.

Totes aquestes estadístiques es poden compartir per l'administrador d'infraestructura amb:

- La Direcció General de Transport Terrestre
- La Comissió Nacional del Mercat i la Competència (CNMC)
- La Direcció General de Planificació i Avaluació de la Xarxa Ferroviària
- L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària

La difusió que tots aquests organismes facin d'aquestes estadístiques ha de ser sempre d'acord amb un enfocament global, i no ha de revelar en cap cas l'aprofitament individual dels trens, ni ha de facilitar informació agregada a nivell d'empresa ferroviària

Els administradors d'infraestructures ferroviàries, d'acord amb el seu compromís social de transparència i ús eficient de les infraestructures, també han de publicar estadístiques regularment, sempre amb un enfocament global, sense revelar en cap cas l'aprofitament individual dels trens, ni han de facilitar informació agregada en l'àmbit d'empreses ferroviàries, per diferents mitjans de comunicació.

La informació transcendent per al secret comercial de les empreses ferroviàries no pot ser objecte de difusió, llevat dels supòsits en què calgui per donar compliment a una obligació legal o judicial.

CONDICIONS ECONÒMIQUES

a) Subministrament de serveis d'informació necessaris per a la petició i l'ús de la capacitat

Aquests subministraments s'inclouen en els serveis que presta l'administrador d'infraestructura dins el paquet d'accés mínim a la infraestructura ferroviària (art. 20.1 LSF).

b) Subministrament de serveis d'informació complementària

Aquests subministraments es consideren serveis auxiliars i s'han d'acordar i gestionar mitjançant contracte de serveis amb la Subdirecció de Sistemes i Mitjans Operacionals de la D.G. de Circulació i Gestió de Capacitat.

4. - SOL·LICITUD D'ACCÉS ALS SISTEMES D'INFORMACIÓ

Les sol·licituds d'usuari i contrasenya per accedir als sistemes de l'administrador d'infraestructures s'han de fer mitjançant la Subdirecció de Serveis de Circulació i Qualitat de la DG de Circulació i Gestió de Capacitat d'Adif - Alta Velocidad, on caldrà remetre, a més de les dades personals, d'empresa i NIF, els documents que l'administrador d'infraestructures determini per al compliment del Reglament general de protecció de dades i el compromís de fer servir adequadament aquests sistemes.

5. - ANUL·LACIÓ DE SUBMINISTRAMENTS DELS SISTEMES D'INFORMACIÓ

Per anul·lar el subministrament dels sistemes d'informació en conjunt o d'un usuari en particular, cal fer una sol·licitud per escrit a la mateixa adreça de l'epígraf anterior.

6. - SEGURETAT DELS SISTEMES D'INFORMACIÓ

Seguretat

Tant el candidat / empresa ferroviària com l'administrador d'infraestructura es comprometen a aplicar una política de seguretat de la informació destinada a garantir un nivell raonable de seguretat de les seves infraestructures tècniques i sistemes d'informació.

L'administrador d'infraestructura és responsable de definir i aplicar la política de seguretat posada al servei dels sistemes d'informació.

Com a tal, l'administrador d'infraestructura està autoritzat per fer qualsevol prova, control o auditoria de seguretat relativa a la prestació d'aquests serveis.

Responsabilitats

Cada part s'ha de responsabilitzar de la seguretat de les xarxes i les infraestructures i els sistemes que opera, i també dels fluxos transmesos des de la seva infraestructura a l'altra part.

L'administrador d'infraestructura és responsable de la definició i la implementació de la política de seguretat de la informació aplicada a la xarxa, i de les plataformes disponibles per als candidats / empreses ferroviàries.

El candidat i les empreses ferroviàries són responsables de la definició i implementació de la seva política de seguretat aplicada a la xarxa, i de les infraestructures que fan servir per connectar-se a la xarxa de l'administrador d'infraestructura.

L'administrador d'infraestructura es reserva el dret d'interrompre o suspendre, sense avís, parcialment o totalment, l'accés a un servei, en cas que una amenaça a la seguretat dels serveis, les infraestructures o les xarxes dels sistemes accedits o subjacents es detecti o es posi en coneixement de l'administrador d'infraestructura. Aquesta interrupció o suspensió constitueix una mesura cautelar destinada a evitar, limitar o compensar les conseqüències d'aquesta amenaça, per a les xarxes i infraestructures pròpies o per a les infraestructures dels candidats / empreses ferroviàries o, més en general, per al servei prestat als clients.

El candidat / empresa ferroviària es compromet a garantir un nivell adequat de seguretat de l'equip que els usuaris fan servir per accedir als serveis. L'administrador d'infraestructura no pot ser responsable en cas de comprometre la seguretat de les infraestructures del candidat / empresa ferroviària a causa de la inadequada seguretat de l'equip o el programari no subministrat per l'administrador d'infraestructura i necessari per a l'ús o l'operació dels serveis d'informació.

Si cal, l'administrador d'infraestructura es reserva el dret de retirar sense avís qualsevol dada dipositada per mitjà del servei SI o a la infraestructura que suporti el servei per un usuari que violi aquest requisit.

Responsable de seguretat del candidat / empresa ferroviària

El responsable de seguretat de sistemes del candidat / empresa ferroviària, en endavant referit com a "responsable de seguretat", és l'interlocutor amb l'administrador d'infraestructura sobre assumptes relacionats amb la seguretat dels serveis d'aquest document. Representa el candidat / empresa ferroviària davant l'administrador d'infraestructura, per a tots els temes de seguretat.

El responsable de seguretat comunica com més aviat millor a l'administrador d'infraestructura qualsevol informació relativa a incidents sospitosos o provats que afectin la seguretat.

Per tant, assenyala, en particular, però de manera no limitativa, els incidents següents:

- Qualsevol existència d'un compte no necessari.
- Qualsevol vulnerabilitat del servei, que en tingui coneixement.
- Qualsevol sospita d'incidents o incidències que portin a la divulgació o usurpació d'un compte d'usuari.
- Qualsevol amenaça a la seguretat d'equips interconnectats o, més en general, als serveis, les infraestructures o els sistemes de l'administrador d'infraestructura.

Protección de equipos e infraestructuras

El administrador de infraestructura garantiza al cliente:

- Accés segur als serveis d'informació subscrits.
- La integritat de l'accés i les dades, inclosa la introducció de mecanismes de filtratge de flux d'accés per protegir raonablement contra atacs coneguts des d'internet.
- La implementació d'una política de seguretat.

Això inclou:

- Mantenir els sistemes i aplicacions actualitzats.
- Protegir-se contra les principals vulnerabilitats conegudes.
- Implementar ràpidament les mesures correctives corresponents a aquestes vulnerabilitats (malware).
- Gestionar i controlar l'accés a aquests dispositius, sistemes i aplicacions.

Qualitat de les dades

L'administrador d'infraestructura té tots els mitjans tècnics implementats per garantir el funcionament fiable dels serveis d'informació. A canvi, el candidat / empresa ferroviària es compromet a respectar l'intercanvi de dades i els formats d'entrada definits per l'administrador d'infraestructura.

7. - RESPONSABILITAT DE LA XARXA DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURA

S'acorda expressament entre les parts que la qualitat de les dades facilitades per l'administrador d'infraestructura correspon a l'estat de les dades contingudes a les bases dels sistemes d'informació que l'administrador d'infraestructura té en el moment del lliurament d'aquestes dades.

L'administrador d'infraestructura implementa tots els mitjans tècnics d'intervenció i assistència disponibles per garantir el funcionament fiable dels serveis d'informació.

L'administrador d'infraestructura no es responsabilitza de les fallades resultants per causes de força major, casos accidentals o fallades degudes a terceres persones o fallades com a conseqüència de l'usuari.

D'altra banda, l'administrador d'infraestructura no és responsable dels elements aliens als serveis dels sistemes d'informació, fets servir per consultar o extreure'n les dades.

Com a part de la protecció i les obligacions legals, l'administrador d'infraestructura té l'obligació de rastrejar les operacions i accions dutes a terme en els seus sistemes mitjançant el registre d'activitat quan es fan servir els serveis dels Sistemes d'Informació.

8. - RESPONSABILITAT DEL CANDIDAT / EMPRESA FERROVIÀRIA

El Candidat / Empresa ferroviària ha de garantir l'ús dels serveis dels sistemes d'informació que se li han atorgat, d'acord amb les disposicions establertes en aquest document.

El Candidat / Empresa ferroviària és responsable de la transcripció correcta als usuaris que designi, dels coneixements proporcionats durant la formació dels diversos serveis dels sistemes d'informació, operats per l'administrador d'infraestructura amb aquest acord.

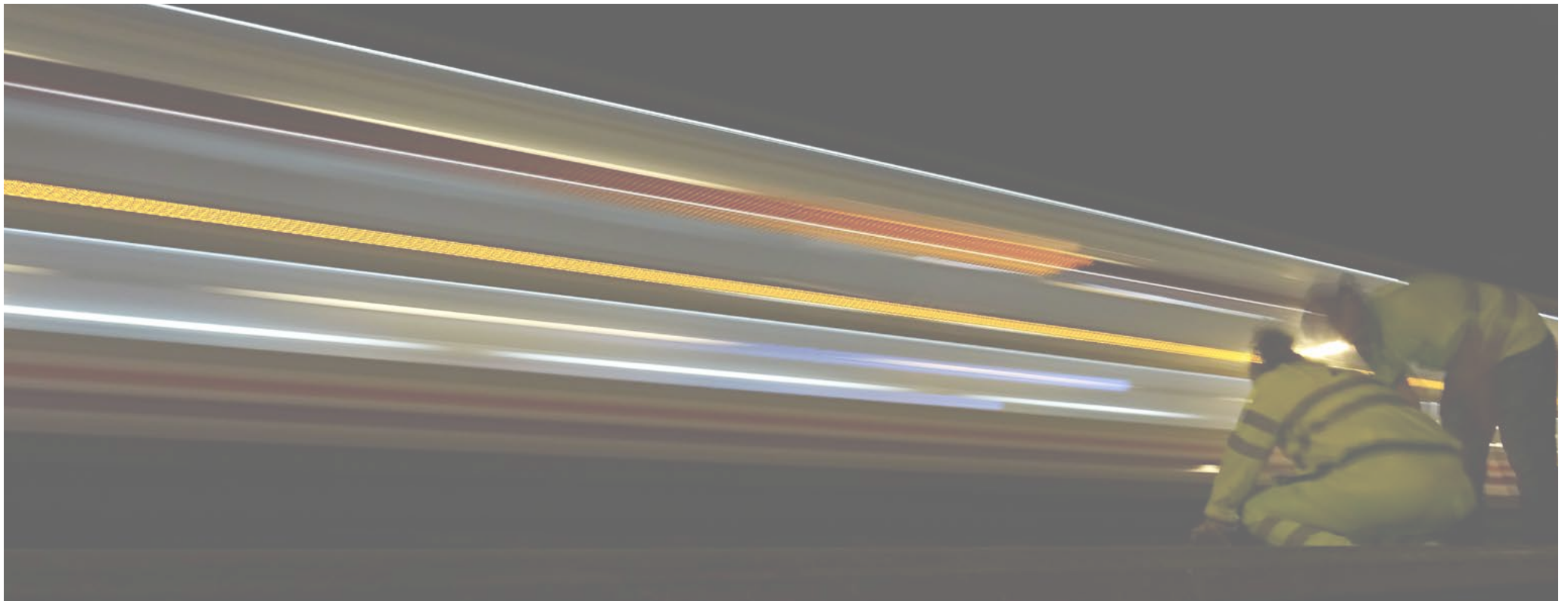
El Candidat / Empresa ferroviària no es responsabilitza de les fallades resultants per causes de força major, casos accidentals, fallades degudes a tercers persones o fallades com a conseqüència de Administrador de infraestructura y sus proveedores.

El candidat / empresa ferroviària és l'únic responsable de la interpretació i l'ús de la informació i les dades dels serveis dels sistemes d'informació de què se li n'ha permès l'accés.

El candidat / empresa ferroviària assumeix tota la responsabilitat per la relació amb els seus socis comercials, clients i altres tercers.

9. - PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Tota la informació que es posa a disposició de l'administrador d'infraestructures de caràcter personal ha d'estar protegida pel Reglament europeu núm. 2016/679, de 27 d'abril, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades.



Annex L

Declaració de Capacitat Marc

INTRODUCCIÓ

Els candidats potencials d'acords marc necessiten transparència quant a la capacitat marc adjudicada i a la capacitat marc indicativa disponible en una línia. Per evitar la càrrega administrativa relacionada amb els acords marc, convé donar, als candidats potencials, una primera impressió de la probabilitat que les seves sol·licituds s'aprovin; per això, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de publicar les declaracions de capacitat marc a les seves declaracions sobre la xarxa.

De conformitat amb l'article 3.4 del Reglament d'execució UE 2016/545, en el termini de tres mesos des de la signatura dels acords marc, l'administrador d'infraestructures ha d'actualitzar la Declaració de capacitat marc i publicar-la a la Declaració sobre la xarxa.

Si la capacitat marc indicativa disponible, i atès que l'objectiu és establir acords estables, es considera la que està disponible en un o més dies genèrics de circulació (dilluns, dimarts, dimecres, dijous, divendres, dissabte o diumenge) i durant un període ininterromput d'almenys cinc hores de servei en els nou anys considerats (de l'HS 2021-2022 a l'HS 2029-2030).

El període de control s'ha establert en una hora, centrat en les hores en punt, amb un marge de ± 30 minuts, a l'interval de 6.00 a 21.00, per cada sentit de la línia.

La capacitat marc disponible s'ha dissenyat per a serveis comercials d'alta velocitat amb trens de tipus 300 km/h. Les possibles parades intermèdies, temps de rotació en estacions i altres detalls s'han d'estudiar cas per cas.

La Declaració de capacitat marc ha d'indicar, per a cada tram de línia per període de control i, arribat el cas, per tipus de servei, la informació següent:

1. La capacitat marc ja adjudicada i el nombre de solcs.
2. La capacitat indicativa encara disponible per a la celebració d'acords marc en infraestructures que ja són objecte d'acords marc.

1. - CONSIDERACIONS SOBRE LA CAPACITAT MARC ADJUDICADA

La capacitat marc adjudicada s'ha representat per eixos i per horaris de servei, per disposar del màxim d'informació de manera senzilla. La unitat de mesura és solcs per horari de servei. Fent servir aquestes unitats, s'ha detallat la distribució dels valors anuals per franges horàries de fins a dues hores, si bé es hi pot haver un cert traspàs d'unes franges a unes altres, ja que els solcs adjudicats tenen un marge de ± 30 minuts per ajustar-los als horaris de servei corresponents.

No s'ha considerat convenient detallar el conjunt de tots els solcs reservats per dies de la setmana, o dies de l'any, perquè en les sol·licituds de les empreses que han subscrit acords marc, hi ha una certa variabilitat setmanal o estacional; la representació d'aquestes circumstàncies obligaria a incloure taules molt extenses

i de difícil presentació, quan l'objectiu de la declaració de capacitat marc és donar als candidats potencials una primera impressió de la probabilitat que les seves sol·licituds s'aprovin.

La capacitat marc adjudicada d'un solc, en la majoria dels casos, és per a cada dia de la setmana durant cada dia de l'any. No obstant això, en alguns casos, hi ha variabilitat setmanal (un mateix solc no es reserva cada dia de la setmana) o estacional (ajustada a la temporalitat que sol·licita cada empresa ferroviària). En conseqüència, la capacitat marc indicativa romanent no ha de coincidir amb la capacitat marc no adjudicada, ja que s'ha definit com els solcs que queden lliures, almenys un dia de la setmana, durant tot l'any, en almenys cinc serveis horaris seguits.

EIX 12.- MADRID - BARCELONA

SERVEI HORARI	SOLCS								SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total		PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Oferit	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2026 - 2027	Oferit	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicat	4.390	5.989	6.092	5.843	6.159	3.628	32.101		Adjudicat	4.731	6.579	6.518	6.512	6.694	3.835	34.869
	%	86%	82%	84%	80%	85%	83%	83%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2023 - 2024	Oferit	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326	2027 - 2028	Oferit	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicat	4.649	6.509	6.630	6.350	6.675	3.893	34.706		Adjudicat	4.732	6.580	6.518	6.515	6.695	3.835	34.875
	%	90%	88%	89%	86%	90%	87%	88%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2024 - 2025	Oferit	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2028 - 2029	Oferit	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicat	4.577	6.417	6.518	6.231	6.554	3.835	34.132		Adjudicat	4.732	6.583	6.520	6.514	6.695	3.836	34.880
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2025 - 2026	Oferit	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2029 - 2030	Oferit	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adjudicat	4.577	6.416	6.518	6.230	6.554	3.835	34.130		Adjudicat	4.823	6.713	6.651	6.645	6.829	3.912	35.573
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%		%	93%	90%	90%	90%	92%	88%	90%

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA_2025_V1 (ED 28/02/2025)

EIX 13.- MADRID - ESTE

SERVEI HORARI	SOLCS								SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total		PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Oferit	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584	2026 - 2027	Oferit	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicat	3.673	5.156	4.890	4.425	5.805	3.742	27.691		Adjudicat	4.276	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.365
	%	72%	71%	67%	68%	72%	86%	72%		%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2023 - 2024	Oferit	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326	2027 - 2028	Oferit	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicat	4.336	6.177	5.687	5.380	6.569	3.975	32.124		Adjudicat	4.274	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.363
	%	83%	83%	77%	81%	80%	89%	82%		%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2024 - 2025	Oferit	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584	2028 -2029	Oferit	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicat	4.275	6.104	5.943	5.676	6.468	3.900	32.366		Adjudicat	4.271	6.104	5.942	5.676	6.468	3.900	32.361
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%		%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2025 - 2026	Oferit	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584	2029 - 2030	Oferit	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326
	Adjudicat	4.275	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.364		Adjudicat	4.357	6.219	6.057	5.786	6.590	3.975	32.984
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%		%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%

EIX 14.- MADRID - SUR

SERVEI HORARI	SOLCS								SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total		PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Oferit	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408	2026 - 2027	Oferit	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicat	3.688	4.977	4.497	5.429	5.173	4.208	27.972		Adjudicat	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	63%	59%	54%	71%	57%	83%	63%		%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2023 - 2024	Oferit	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262	2027 - 2028	Oferit	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicat	5.146	6.462	5.551	6.208	6.958	5.152	35.477		Adjudicat	5.303	7.141	6.943	7.183	7.656	5.096	39.322
	%	87%	76%	65%	80%	75%	99%	78%		%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2024 - 2025	Oferit	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408	2028 - 2029	Oferit	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicat	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329		Adjudicat	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%		%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2025 - 2026	Oferit	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408	2029 - 2030	Oferit	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262
	Adjudicat	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329		Adjudicat	5.411	7.276	7.073	7.328	7.806	5.194	40.088
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%		%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%

2. - CONSIDERACIONS SOBRE LA DECLARACIÓ DE CAPACITAT MARC INDICATIVA ROMANENT

Les línies que s'inclouen en aquesta declaració són les que ja tenen acords marc adjudicats; és a dir, les línies de l'eix Madrid-Barcelona, de l'eix Madrid-Este i de l'eix Madrid-Sur. Per permetre conèixer l'evolució de la capacitat marc adjudicada i la disponible, es fa una projecció dels propers set horaris de servei, coincidint aproximadament amb la durada dels acords marc vigents.

Hi ha certa variabilitat estacional i setmanal a les franges horàries reservades en els acords marc que ja estan en vigor, atenent les necessitats de les diferents empreses ferroviàries signants. Aquesta variabilitat temporal és tan irregular que dificulta poder publicar la declaració de capacitat marc de manera senzilla, més encara quan l'objectiu és donar als candidats potencials una primera impressió de les possibilitats d'establir nous acords marc, no una descripció completa i detallada, que és més pròpia dels ajustaments necessaris per planificar un horari de servei.

A continuació, es publica la Declaració de Capacitat Marc Indicativa Romanent Per Eixos.

EIX 12.- MADRID - BARCELONA (SENTIT BARCELONA)

PERÍODE DE CONTROL	DES D' HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS A HORARI DE SERVEI 2025-2026							
	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
		DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	1						DS	DG
	1							DG
7:00	1						DS	DG
8:00	1							DG
9:00	1							DG
10:00	1						DS	DG
	1							DG
11:00	1							DG
12:00	1	DL					DS	DG
	1							DG
14:00	2						DS	
15:00	1						DS	DG
	1						DS	
16:00	1						DS	
18:00	2						DS	
19:00	2						DS	
20:00	1						DS	
21:00	1						DS	
TOTAL		1					15	11

PERÍODE DE CONTROL	DES D' HORARI DE SERVEI 2026-2027 FINS A HORARI DE SERVEI 2029-2030							
	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
		DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	1						DS	DG
	1							DG
8:00	1							DG
9:00	1							DG
10:00	1						DS	DG
	1							DG
11:00	1							DG
12:00	1	DL					DS	DG
	1							DG
14:00	2						DS	
15:00	1						DS	
16:00	1						DS	
18:00	2						DS	
19:00	1						DS	
20:00	1						DS	
21:00	1						DS	
TOTAL		1					12	9

EIX 12.- MADRID - BARCELONA (SENTIT MADRID)

PERÍODE DE CONTROL	DES D' HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS A HORARI DE SERVEI 2025-2026							
	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
		DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	1						DS	DG
	2							DG
8:00	1						DS	DG
	1							DG
9:00	1							DG
11:00	1							DG
13:00	1							DG
	1						DS	
14:00	1	DL	DT				DS	DG
15:00	1						DS	DG
	1						DS	
17:00	2						DS	
18:00	2						DS	
19:00	1						DS	
20:00	1	DL	DT				DS	DG
21:00	1						DS	
TOTAL		2	2				13	11

PERÍODE DE CONTROL	DES D' HORARI DE SERVEI 2026-2027 FINS A HORARI DE SERVEI 2029-2030							
	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
		DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	1						DS	DG
	2							DG
8:00	1						DS	DG
	1							DG
9:00	1							DG
11:00	1							DG
13:00	1							DG
	1						DS	
14:00	1						DS	DG
15:00	1						DS	DG
	1						DS	
17:00	1						DS	
18:00	2						DS	
19:00	1						DS	
20:00	1	DT	DT				DS	DG
21:00	1						DS	
TOTAL		1	1				12	11

EIX 13.- MADRID ESTE (SENTIT EST)

PERÍODE DE CONTROL	DES D´ HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS A HORARI DE SERVEI 2025-2026								
	DESTINACIÓ	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
			DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	VAL	1						DS	DG
	AL	1						DS	DG
7:00	AL	1	DL	DT	DC	DJ	DV		
8:00	VAL	1					DV	DS	DG
	AL	1							DG
9:00	AL	1						DS	DG
15:00	VAL	1					DV	DS	DG
	AL	1						DS	DG
	AL	1	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
16:00	AL	1						DS	
17:00	AL	1						DS	DG
18:00	AL	1	DL	DT	DC	DJ	DV		
19:00	AL	1							DG
21:00	AL	2						DS	
TOTAL			3	3	3	3	5	11	10

EIX 13.- MADRID ESTE (SENTIT MADRID)

PERÍODE DE CONTROL	DES D´ HORARI DE SERVEI 2026-2027 FINS A HORARI DE SERVEI 2029-2030								
	ORIGEN	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
			DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	VAL	1						DS	DG
	AL	1						DS	DG
7:00	AL	1							DG
8:00	AL	1					DV	DS	DG
10:00	AL	1						DS	DG
11:00	VAL	1						DS	DG
	AL	1	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
13:00	AL	1					DV	DS	DG
16:00	AL	1					DV	DS	DG
17:00	AL	1	DL	DT	DC	DJ			
18:00	AL	1					DV	DS	DG
	VAL	1						DS	
19:00	VAL	1					DV	DS	
21:00	AL	1	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
TOTAL			3	3	3	3	7	12	11

EIX 14.- MADRID SUR (SENTIT SUD)

PERÍODE DE CONTROL	DES D´ HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS A HORARI DE SERVEI 2025-2026								
	DESTINACIÓ	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
			DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	SV	1						DS	DG
8:00	SV	1							DG
	SV	1					DV	DS	DG
9:00	MA	1					DV	DS	DG
10:00	SV	1							DG
11:00	MA	1							DG
12:00	SV	1	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
13:00	SV	1						DS	
15:00	SV	1						DS	
16:00	SV	1						DS	
18:00	SV	1	DL	DT	DC		DV	DS	DG
19:00	MA	1						DS	
	MA	1	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
TOTAL			3	3	3	2	5	10	9

EIX 14.- MADRID SUR (SENTIT MADRID)

PERÍODE DE CONTROL	DES D´ HORARI DE SERVEI 2026-2027 FINS A HORARI DE SERVEI 2029-2030								
	ORIGEN	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
			DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	MA	1					DV	DS	DG
7:00	SV	1						DS	DG
8:00	SV	1							DG
9:00	MA	1						DS	DG
	SV	1						DS	DG
10:00	SV	1							DG
11:00	SV	1	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
13:00	SV	1	DL	DT	DC	DJ	V	DS	DG
	SV	1						DS	
15:00	SV	1						DS	
	MA	1						DS	
16:00	SV	1						DS	
18:00	SV	1						DS	DG
19:00	SV	1	DL	DT				DS	
	MA	1	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
TOTAL			4	4	3	3	4	13	10

SOL·LICITUD DE CAPACITAT MARC INDICATIVA ROMANENT

Pot presentar sol·licitud d'acord marc qualsevol empresa ferroviària o candidat que compleixi els requisits establerts a l'apartat 2.2 del capítol 2, i també qualsevol empresa o candidat que documenti que, en el moment de fer la sol·licitud, està en tràmits per a l'obtenció de la llicència d'empresa ferroviària o de l'habilitació específica, si bé, en tots dos casos, han de disposar de la llicència o habilitació corresponents abans de subscriure un Acord Marc.

Els candidats han de sol·licitar només la capacitat marc que realment necessiten d'acord amb el seu pla comercial, i s'ha de complir, a aquests efectes, el que s'ha estipulat a l'article 38 de la Llei 38/2015, i també a l'article 15 de l'Ordre FOM 897/2005.

L'article 17.3 de l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, preveu que la capacitat es pugui repartir de manera que no recaigui tota en una mateixa empresa, sinó que s'asseguri que altres interessats també hi tinguin accés: Les regles i els criteris que, d'acord amb el que estableix l'article 11 de l'Ordre FOM esmentada, s'han d'aplicar en cas d'infraestructura congestionada, per a l'adjudicació de capacitat, consten a la Declaració sobre la xarxa. L'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en cas d'infraestructura congestionada, pot modular l'aplicació dels criteris d'adjudicació estrictes previstos a l'article 11, a fi de garantir, fins on sigui possible, l'accés de tots els candidats que hagin sol·licitat l'adjudicació de capacitat.

Per això, i d'acord amb la Resolució STP/DTSP/032/19 de la CNMC, garantir l'accés de tots els candidats, fent prevaler l'entrada de nous operadors i, en particular, dels sol·licitants no adjudicataris de capacitat marc en el procés iniciat el 31 d'octubre de 2019 passat, d'acord amb la capacitat disponible, ha de ser un criteri prioritari del mecanisme d'assignació de capacitat.

A la sol·licitud de l'acord marc hi ha de constar la sol·licitud concreta de solcs d'entre els disponibles, diferenciant la sol·licitud per horaris de servei i dies de la setmana, que és la que ha de constar a l'acord marc i que ha de servir com a base per adjudicar la capacitat marc indicativa romanent. En la fase de coordinació de l'acord marc, de conformitat amb el Reglament d'execució UE 2016/545, es podran fer modificacions, les quals, després d'analitzar-ne la viabilitat i sempre que no siguin significatives, s'hi podran incorporar.

La capacitat assignada mitjançant acords marc s'ha de considerar com a reservada per l'administrador d'infraestructura, tot desplegant-se des d'aquell moment i sobre la capacitat mateixa els efectes previstos a l'article 38 de la Llei 38/2015 i a l'article 4 de l'Ordre FOM 897/2005, en casos d'infraestructura congestionada.

L'oferta de capacitat marc indicativa romanent se supedita a un model d'explotació raonable i optimitzat quant a les velocitats dels trens, les parades i els estacionaments, l'apartat de trens i les rotacions. Aquestes característiques de les capacitats s'han d'acordar entre l'administrador d'infraestructures i els candidats, en tots els horaris de servei.

CALENDARI PER AL PERÍODE 2020 - 2030

Amb la capacitat marc indicativa romanent actual no es fixa un calendari de sol·licituds. Els candidats interessats poden actuar de conformitat amb l'article 5.2 del Reglament d'execució UE 2016/545. No obstant això, Adif - Alta Velocidad es reserva el dret a fixar un calendari de sol·licitud si hi ha canvis significatius en la capacitat marc disponible.

DOCUMENTACIÓ PER APORTAR

Els candidats han de documentar els apartats següents:

a) Documentació relativa a la capacitat tècnica de l'oferta

Cada candidat ha de sol·licitar capacitat marc romanent dels eixos que vol, i ha de seleccionar els solcs que vol, en el període i els dies de la setmana de vigència.

Alhora, l'administrador necessita conèixer la viabilitat tècnica dels solcs sol·licitats, especialment tenint en compte els trens que s'han de destinar en cada moment a l'execució.

b) Pla d'Operacions

Este plan contendrá los siguientes epígrafes:

- Descripció general del pla per al període sol·licitat.
- Recursos disponibles (trens, personal i instal·lacions necessàries).
- Evolució de l'operació, amb detall de l'inici dels serveis i la incorporació de recursos anualment.
- Qualsevol altra informació rellevant que ajudi a la comprensió del pla mateix.

Si escau, resguard de sol·licitud per a l'obtenció de llicència d'empresa ferroviària o habilitació.

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

- Composició societària.
- Pla economicofinancer (des de l'inici d'activitat fins a la finalització de l'acord marc que se sol·liciti), incloent-hi la capacitat financera i les fonts de finançament de què disposa la societat.
- Certificat d'estar al corrent dels pagaments amb l'Agència Tributària i amb la Seguretat Social.
- Memòria amb els comptes previsionals del darrer exercici comptable
- Declaració responsable de formar part o no formar-ne de grup societari a què fa referència l'article 42 del Codi de comerç.

La capacitat financera s'ha de justificar presentant una carta de compromís que doni suport i garanteixi el pla economicofinancer, signada pel candidat i tots els seus accionistes.



Amb caràcter previ a la prestació de serveis de transport ferroviari i a fi d'acreditar la cobertura de la responsabilitat civil que es pot exigir per a l'exercici de l'activitat de prestació de serveis de transport ferroviari de viatgers, cal aportar la pòlissa amb el seu condicionat general, particular i especial, per examinar-la a l'empara del que preveu l'article 63 del Reglament del sector ferroviari, i també el certificat d'estar al corrent de pagament de la pòlissa d'assegurança esmentada. També cal aportar una declaració responsable amb el compromís de formalitzar una pòlissa per a la cobertura de les garanties exigides a l'assegurança obligatòria de viatgers.

d) Documentació relativa a la reducció de la petjada de carboni

- a. El càlcul de l'empremta de carboni per a les capacitats 1 i 2, derivada dels trànsits ferroviaris, d'acord amb les normes UNE-EN ISO 14064 i UNE-EN 16258.
- b. Un pla de reducció de la petjada de carboni fins a la finalització de l'acord marc, que inclogui el mesurament de la reducció feta, tant en termes puntuals com absoluts.

Tant el càlcul esmentat a l'apartat a) com el corresponent al mesurament de la reducció referida a l'apartat b), s'ha de verificar en última instància per una entitat independent degudament acreditada a aquest efecte.

RESOLUCIÓ D'ADJUDICACIÓ DE LA CAPACITAT MARC ROMANENT

Conformement al que estableixen els articles 6, i 11 de Reglament d'execució UE 2016/545.

MODE DE PRESENTACIÓ DE LA SOL·LICITUD

La tramesa de la documentació s'ha de fer per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'Adif - Alta Velocidad: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es>

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

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

Les persones que compareguin, o signin proposicions en nom d'un altre, han de presentar poder suficient a aquest efecte, i fotocòpia legitimada notarialment del DNI o del document que, si escau, el substitueixi reglamentàriament. El poder ha de constar inscrit al Registre Mercantil. Si es tracta d'un poder per a acte concret, no cal la inscripció al Registre Mercantil.

Tots els documents que es presentin han de ser originals o tenir la consideració d'autèntics, segons la legislació vigent.

En cas que hi hagi discrepància entre la informació continguda en els diferents documents, preval, en tot cas, la informació continguda en el Pla d'operacions i a l'Excel adjuntat amb la sol·licitud.

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

Si la sol·licitud no reuneix els requisits que assenyalava l'article 66 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques, cal que el candidat, en un termini de deu dies, esmeni la falta o aportï els documents preceptius, amb indicació que, si no ho fa, es considerarà que ha desistit de la petició, i es dictarà la resolució corresponent.

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



Annex M

Procediment Autoconsum

PROCEDIMENT PER A LA SOL·LICITUD DE PARTICIPACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE PRODUCCIÓ O GENERACIÓ CONNECTADES PER MITJÀ DE XARXA I VINCULADES ALS OPERADORS FERROVIARIS A L'AUTOCONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA ASSOCIAT A PUNTS DE CONSUM D'ÚS DE TRACCIÓ DE LA XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL (RFIG) QUE ADIF - ALTA VELOCIDAD GESTIONA

INTRODUCCIÓ

Sota el marc de la transició energètica amb objectius de descarbonització de l'economia establerts i vinculants per al 2030 i el 2050, a escala internacional, l'Assemblea General de les Nacions Unides va adoptar el setembre de 2015 l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible. Aquesta Agenda té 17 objectius de desenvolupament sostenible (ODS). A escala nacional, el gener del 2020 Espanya va declarar l'emergència climàtica i, el març d'aquell any, va presentar a la Comissió Europea un ambiciós Pla nacional integrat d'energia i clima (PNIEC), amb una visió a llarg termini del camí cap a la neutralitat climàtica amb l'aprovació de l'estratègia de descarbonització a llarg termini (ELP), amb horitzó 2050.

Els treballs recollits en aquest procediment reglat s'emmarquen en les actuacions necessàries que l'entitat pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (d'ara endavant, Adif) i Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Alta Velocidad (Adif - Alta Velocidad, d'ara endavant ADIF AV) ha de desenvolupar amb l'objectiu d'impulsar el desplegament de la generació renovable associada a la infraestructura ferroviària, mitjançant el foment de l'ús i integració d'energies renovables per a instal·lacions acollides a les modalitats d'autoconsum a partir de l'energia renovable (solar fotovoltaica o eòlica), que propiciïn un estalvi energètic, es redueixi la dependència exterior del sistema elèctric, més eficiència energètica per menors pèrdues del sistema elèctric, s'alliberin certificats de garanties d'origen i es contribueixi de manera significativa a complir els acords internacionals en matèria ambiental.

2. -OBJECTE

L'objecte del present document és establir un procés reglat per a la tramitació de sol·licituds de participació en autoconsum d'energia elèctrica de tracció en punts de subministrament de la RFIG que Adif AV gestiona, per part d'instal·lacions de producció o generació (d'ara endavant, instal·lació/ns) d'energia renovable connectades a través de xarxes vinculades als operadors ferroviaris.

Els operadors ferroviaris que poden optar a aquest procediment són els que tenen capacitat adjudicada al tram de línia alimentat per la subestació en què es vol connectar la instal·lació, o amb capacitat marc reservada en propers anys (coincidents amb l'entrada en producció de la instal·lació) al tram esmentat. Per acreditar aquesta circumstància s'ha d'aportar declaració responsable per part de l'operador ferroviari, que en justifiqui el compliment. En qualsevol cas, és condició necessària que durant tot el període de participació de la instal·lació al punt de consum titularitat d'Adif AV, hi hagi consum elèctric de tracció associat a les circulacions d'aquest operador en aquest punt de consum.

La modalitat d'autoconsum sempre ha de ser AUTOCONSUM/S AMB EXCEDENTS NO ACOLLIDA A COMPENSACIÓ amb la seva connexió A TRAVÉS DE XARXA (sempre que les instal·lacions compleixin els criteris que s'exigeixen a les instal·lacions pròximes a través de xarxa segons el Reial decret 244/2019, de 5 d'abril, i les modificacions posteriors, pel qual es regulen les condicions administratives, tècniques i econòmiques de l'autoconsum d'energia elèctrica o reglamentació que el substitueixi). En qualsevol cas, la

concessió de la modalitat d'autoconsum és potestat final del distribuïdor o transportista de la xarxa de connexió, que és el responsable de l'autorització.

Aquest procediment ha de regular la relació entre Adif AV i l'operador sol·licitant per participar en l'autoconsum a través de xarxa, pel que fa a l'energia autoconsumida per Adif AV procedent de la/les instal·lació/ons vinculada/des a aquest operador. Queda exclòs d'aquest procediment tot allò relacionat amb l'energia excedentària, que no ha de ser objecte de tractament ni de gestió ni responsabilitat d'Adif AV en cap cas.

La connexió a través de la xarxa interna d'Adif / Adif AV no és objecte d'aquest procediment.

En qualsevol cas, la instal·lació, el manteniment i l'operació de la instal·lació no són responsabilitat d'Adif / Adif AV en cap cas.

3. - MARC DE REFERÈNCIA

El marc de referència per definir aquest procés és:

- Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari (LSF).
- Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari.
- Reial decret 1044/2013, de 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad.
- La Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals i el seu desenvolupament al Reial decret 171/2004, de 30 de gener, pel qual es desenvolupa l'article 24 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, en matèria de coordinació d'activitats empresarials.
- La Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions públiques.
- Reial decret llei 23/2020, de 23 de juny, pel qual s'aproven mesures en matèria d'energia i en altres àmbits per a la reactivació econòmica.
- Llei 24/2013, de 26 de setembre, del sector elèctric.
- Reial decret 1183/2020, de 29 de desembre, d'accés i connexió a les xarxes de transport i distribució d'energia elèctrica ("RD 1183/2020").
- Reial decret 244/2019, de 5 d'abril, pel qual es regulen les condicions administratives, tècniques i econòmiques de l'autoconsum d'energia elèctrica ("RD 244/2019").
- Reial decret 900/2015, de 9 d'octubre, pel qual es regulen les condicions administratives, tècniques i econòmiques de les modalitats de subministrament d'energia elèctrica amb autoconsum i de producció amb autoconsum ("RD 900/2015").
- Reial decret llei 29/2021, de 21 de desembre, pel qual s'adopten mesures urgents en l'àmbit energètic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables.
- Reial decret llei 6/2022, de 29 de març, pel qual s'adopten mesures urgents en el marc del Pla nacional de resposta a les conseqüències econòmiques i socials de la guerra a Ucraïna.
- Reial decret llei 18/2022, de 18 d'octubre, pel qual s'aproven mesures de reforç de la protecció dels consumidors d'energia i de contribució a la reducció del consum de gas natural en aplicació del "Pla +seguretat per a la teva energia (+SE)".
- Reial decret llei 20/2022, de 27 de desembre, de mesures de resposta a les conseqüències econòmiques i socials de la guerra d'Ucraïna i de suport a la reconstrucció de l'illa de la Palma i altres situacions de vulnerabilitat.
- Llei 39/2015, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.
- Normativa autonòmica que correspongui en funció de la ubicació de les subestacions, si és el cas.

4. - ÀMBIT D'APLICACIÓ I ABAST

Aquest procediment és aplicable per a la realització i tramitació de sol·licituds per part dels operadors ferroviaris per a la participació en l'autoconsum d'energia elèctrica de tracció en punts de subministrament de la RFIG que ADIF AV gestiona, mitjançant instal·lacions de producció o generació d'energia renovable vinculades a aquests operadors ferroviaris, la connexió dels quals es fa a través de xarxa.

De manera genèrica, les instal·lacions a través de xarxa associades a un punt de subministrament injecten tota l'energia generada directament a la xarxa de transport o distribució. Segons el consum del punt de subministrament associat, part de l'energia injectada s'ha de considerar pel distribuïdor com a "energia autoconsumida" pel punt de consum al qual s'associa la instal·lació, i la resta de l'energia que s'injecta a la xarxa es considerarà com a "energia excendentària". Aquest procediment, en conseqüència, ha de regular la relació entre ADIF AV i l'operador sol·licitant de participar en l'autoconsum a través de xarxa, pel que fa, exclusivament, a l'energia autoconsumida per ADIF AV. Per això, queden exclosos d'aquest procediment tots els aspectes relacionats amb l'energia excendentària, que no és objecte de tractament ni de gestió ni responsabilitat d'ADIF AV en cap cas.

Els operadors ferroviaris sol·licitants han de tenir en compte que les instal·lacions han de complir tots els requisits generals establerts en la legislació vigent (RD 244/2019 i successives modificacions) per participar en l'autoconsum d'ADIF AV en la modalitat AMB EXCEDENTS NO ACOLLIDA A COMPENSACIÓ amb la seva instal·lació PRÒXIMA A TRAVÉS DE XARXA. Les instal·lacions associades i els punts de subministrament han de complir els requisits tècnics, d'operació i d'intercanvi d'informació continguts a la normativa del sector elèctric i a la reglamentació de qualitat i seguretat industrial, nacional i europea que els siguin aplicables; i també les condicions tècniques que indiqui Red Eléctrica de España (REE), o bé la companyia distribuïdora, segons el cas.

Les instal·lacions han de disposar d'un punt de mesura homologat (comptador) al punt frontera amb la xarxa de distribució o transport (REE), tal com la normativa exigeix. ADIF AV ha de tenir a disposició els paràmetres de comunicació que li permetin telemesurar en mode lectura des del seu concentrador secundari.

El productor i titular de la instal·lació ha de ser qui aparegui inscrit com a productor al Registre administratiu d'instal·lacions de producció d'energia elèctrica (RAIPRE) i, per tant, el que farà la gestió de l'energia excendentària. En aquest supòsit, i d'acord amb l'establert al RD 244/2019, de 5 d'abril, pel qual es regulen les condicions administratives, tècniques i econòmiques de l'autoconsum d'energia elèctrica, el titular de la instal·lació ha d'obtenir el permís d'accés corresponent i connexió per a la instal·lació, informar el distribuïdor o REE, segons el cas, dels CUPS de consum d'ADIF AV que estaran associats a la instal·lació, i també qualsevol requisit addicional que se li pugui exigir, tant per part del distribuïdor/transportista com de l'administració competent.

ADIF AV s'obliga a fer les tramitacions necessàries davant el distribuïdor/transportista sol·licitant la modificació del contracte de peatge per al pas a la modalitat d'autoconsum l/s CUPS indicat/s a la sol·licitud de l'operador ferroviari. En tot cas, l'operador ferroviari ha d'assumir qualsevol cost derivat de la sol·licitud esmentada en què incorri ADIF AV, a requeriment dels diferents organismes del sector elèctric.

Tots els operadors ferroviaris que demanin energia elèctrica en un punt de consum de tracció, en els termes exposats a l'apartat 2 "Objecte" del present procediment tenen dret a participar en l'autoconsum del punt mateix.

En cas que hi hagi més d'una instal·lació participant en l'autoconsum d'un mateix punt de subministrament de tracció, ADIF - Alta Velocidad ha d'establir uns percentatges de participació de cada instal·lació sobre l'energia autoconsumida, sota la normativa del sector elèctric vigent en aquell moment, que s'han de comunicar al distribuïdor perquè tinguin efecte a partir del moment en què vagin entrant a participar de l'autoconsum del punt esmentat, cadascuna de les instal·lacions. D'aquesta forma, si entre totes les instal·lacions, l'energia injectada a la xarxa és superior a l'energia consumida per ADIF AV en aquesta hora, el distribuïdor ha de tenir en compte els % d'assignació de cada instal·lació per al còmput de l'energia autoconsumida. Aquest percentatge de participació ADIF AV l'ha de calcular en funció de la potència instal·lada a la instal·lació associada a un punt de consum d'ADIF AV en règim d'autoconsum; independentment de quan la instal·lació es va associar a l'autoconsum d'ADIF AV. Així mateix, aquests percentatges de participació es poden revisar a petició dels operadors o per iniciativa d'ADIF AV.

En cas que una instal·lació sigui participada per diversos operadors ferroviaris de manera col·lectiva, aquests estaran obligats a comunicar a ADIF AV els percentatges de participació de cadascun en la instal·lació. ADIF - Alta Velocidad ha d'aplicar els percentatges esmentats sobre l'energia autoconsumida que procedeixi d'aquesta instal·lació publicada pel distribuïdor, tot assignant a cada operador l'energia autoconsumida mensual que resulti.

Si el caràcter de consumidor recau, després d'un canvi legislatiu, en la figura de l'operador ferroviari, aquest últim té la potestat de deixar sense efecte les conseqüències derivades d'haver acollit aquest procediment i que la seva sol·licitud s'hagi acceptat. En tot cas, l'operador ferroviari ha de rescabalar ADIF AV de totes les despeses derivades de la sol·licitud en què incorri fins al moment de la renúncia, i que de conformitat amb el que disposa aquest procediment ha d'haver assumit l'operador ferroviari, sense que ADIF AV hagi de satisfer cap indemnització a l'operador.

El procediment consta de tres fases detallades a continuació:

1. Inicialment, l'operador ferroviari corresponent ha de fer la sol·licitud a ADIF AV, que ha d'analitzar el compliment de requisits establerts en el procediment de la sol·licitud i, després de validar-la i acceptar-la, ha de comunicar a l'operador ferroviari, en un termini màxim de 15 dies hàbils, la conformitat a l'associació de la futura instal·lació al punt de consum titularitat d'ADIF AV.
2. Una vegada emesa l'acceptació de la sol·licitud de l'operador, en el moment que sigui necessari i a petició de l'operador ferroviari, ADIF AV ha de fer els tràmits necessaris davant el distribuïdor/transportista sol·licitant la modificació del contracte de peatge per al pas a la modalitat d'autoconsum al/als CUPS indicat/s a la sol·licitud de l'operador ferroviari.
3. Una vegada el distribuïdor confirmi la data de començament de participació de la instal·lació en la modalitat d'autoconsum amb excedents no aollits a compensació, s'ha d'iniciar el procés de liquidació de l'energia autoconsumida per part d' ADIF AV cap a l'operador ferroviari. En cas que ja hi hagi una altra o altres instal·lacions d'altres operadors, s'ha de començar a aplicar el percentatge de participació de cada instal·lació a l'autoconsum d'ADIF AV.

5. - CONDICIONS ECONÒMIQUES

En cas que ADIF AV resolgui favorablement la sol·licitud de participació d'una instal·lació vinculada a un operador, connectada a través de xarxa a l'autoconsum d'un punt de consum d'ús de tracció de la RFIG, l'operador ferroviari ha d'assumir qualsevol cost derivat d'aquesta sol·licitud en què incorri ADIF AV, inclosos els que es derivin dels requeriments dels diferents organismes del sector elèctric.

ADIF AV no assumeix cap cost que se li ocasioni a conseqüència de la petició i implantació de la instal·lació, com ara, entre d'altres, els relacionats amb l'operació, el manteniment o qualsevol altre cost associat a les instal·lacions, ja que aquestes últimes no són responsabilitat d'ADIFAV com s'ha indicat anteriorment, ni els costos futurs de tramitació que es requereixen per adaptar les instal·lacions de connexió de les instal·lacions a canvis normatius futurs. Així mateix, ADIF AV no ha d'assumir cap cost ni responsabilitat associat a la gestió de l'energia excedentària, atès que la seva gestió no correspon a ADIF AV.

El distribuïdor ha d'associar, segons s'estableix a la regulació vigent, de manera horària quina part de l'energia injectada es considera energia autoconsumida per ADIF AV. ADIF AV ha d'assignar a cada operador ferroviari l'energia autoconsumida de la seva instal·lació, i li ha de facturar la resta de l'energia consumida; és a dir, l'energia neta consumida després de l'assignació de l'autoconsum, d'acord amb el que s'estableix en aquesta Declaració sobre la xarxa. ADIF - Alta Velocidad ha de quedar eximida de qualsevol responsabilitat davant el cas que el distribuïdor no pugui assignar l'energia generada com a autoconsum d'ADIF - Alta Velocidad per qualsevol motiu, entre els quals hi ha el fet que la subestació d' ADIF estigui en estat de descàrrec i no hi hagi demanda.

Atès que la sol·licitud per part d'un operador ferroviari de l'assignació de la instal·lació que tingui vinculada en un punt de subministrament de titularitat d'Adif - AV ha de tenir com a objecte final el consum fet pels seus trens, aquest operador ha de considerar que l'energia mensual autoconsumida per Adif - AV que prové de la seva instal·lació, no pot ser en cap cas superior al total de l'energia que ell consumeix pels seus trens a la xarxa (Alta Velocitat, convencional o RAM) a què pertanyi el punt de consum, en el període de facturació del subministrament de corrent de tracció d'Adif - AV (establert en data actual el mes natural). Si, en aquest període de facturació, el total de l'energia autoconsumida associada a totes les instal·lacions d'un operador concret a una xarxa determinada (Alta Velocitat, convencional o RAM) és superior a l'energia consumida per ell mateix en aquesta xarxa en el període de facturació d'Adif - AV, aquest ha de perdre aquest excés, que queda en poder d'Adif - AV i sense que aquest aboni res. Aquest excedent d'energia autoconsumida s'ha d'assignar per Adif AV al balanç econòmic que les tarifes de la declaració sobre la xarxa esmentada determina, en aquest període de facturació. Adif - Alta Velocidad ha d'analitzar i ha de desenvolupar el sistema perquè aquesta limitació sobre l'energia autoconsumida que aportí cada operador es faci a escala de punt de subministrament.

Adicionalment, i per tal que el preu mitjà de l'energia no s'afecti, Adif AV ha de liquidar als operadors als quals s'hagi assignat autoconsum d'Adif AV, el valor econòmic de la diferència entre el preu mitjà de subministrament que resulta d'haver estat demandada directament l'energia al comercialitzador (*), i el preu mitjà real de subministrament en què ha incorregut ADIF AV (**), tot aplicant aquesta diferència de preus a l'energia neta consumida per Adif - Alta Velocidad; és a dir, després de l'assignació de l'autoconsum assignat a cada operador. Adicionalment, s'ha d'incloure en aquesta liquidació el cost que rep Adif AV com a concepte de terme d'energia de peatges i càrrecs en relació amb l'energia autoconsumida. Si hi ha més d'un operador participant en l'autoconsum d'Adif AV, aquesta liquidació s'ha d'imputar a cadascun en funció del percentatge d'assignació a la participació d'autoconsum que té cadascun. Aquesta liquidació s'ha d'incorporar per Adif AV en el càlcul del preu mitjà per facturar als operadors ferroviaris, i garantir així que aquest preu mitjà de l'energia no es veu afectat respecte al que s'obtidria si no es reconeix l'autoconsum generat per la instal·lació associada. Aquesta liquidació s'ha de fer mensualment.

(*) calculat com el quocient entre els costos teòrics que haurien resultat sense l'autoconsum al que es restarien la valoració econòmica de l'excés d'autoconsum no assignat als operadors, i l'energia demandada per Adif AV després de l'aplicació del fre.

(**) calculat com el quocient entre els costos reals i l'energia demanda per Adif AV, després de l'aplicació del fre i de l'autoconsum reconegut als operadors.

Si hi ha diversos punts de consum pròxims a la instal·lació elèctrica (per exemple, en el cas de subestacions de tracció amb dobles escomeses), l'operador ferroviari pot sol·licitar la participació de la instal·lació en els dos punts de subministrament, amb la figura d'autoconsum col·lectiu.

La participació de les instal·lacions dels operadors ferroviaris a l'autoconsum d'Adif AV no pot afectar les condicions econòmiques que tenen reconeguts els operadors ferroviaris respecte del fre regeneratiu. A la data d'elaboració i aprovació d'aquest procediment, es té la confirmació per part dels distribuïdors, com a encarregats de la lectura, de la compatibilitat d'aplicar el fre regeneratiu i l'autoconsum sempre que sigui per una instal·lació PRÒXIMA A TRAVÉS DE LA XARXA. Si aquest condicionant varia, preval l'aplicació del fre regeneratiu davant de l'autoconsum.



6. - FORMULACIÓ DE SOL·LICITUD

6.1. DOCUMENTACIÓ ADMINISTRATIVA

Els sol·licitants han de justificar documentalment els apartats següents:

6.1.1. DOCUMENTS ACREDITATIUS DE LA CAPACITAT D'OBRAR

La capacitat d'obrar dels empresaris espanyols s'ha d'acreditar mitjançant escriptura, documents de constitució, estatuts o acta fundacional en què han de constar les normes per les quals se'n regula activitat; amb inscripció, si escau, al registre oficial corresponent.

6.1.2. DOCUMENTS QUE ACREDITEN, SI ÉS EL CAS, LA REPRESENTACIÓ

Els que compareguin, o signin proposicions en nom d'un altre, han de presentar poder suficient a aquest efecte, i fotocòpia legitimada notarialment del DNI o del document que, si escau, el substitueixi reglamentàriament. El poder ha de constar inscrit al Registre Mercantil. Si es tracta d'un poder per a acte concret, no cal la inscripció al Registre Mercantil, d'acord amb l'article 94.1.5 del Reglament del Registre Mercantil. A efectes de notificacions, la persona que ostenti la representació ha de ser la interlocutora davant Adif / Adif-AV en tot el que tingui a veure amb l'oferta presentada.

6.1.3. DOCUMENTACIÓ ACREDITATIVA DE LA SOLVÈNCIA TÈCNICA

L'operador ferroviari pot optar per ser el titular de la instal·lació o no. A aquests efectes, la titularitat s'ha d'entendre com un concepte administratiu o elèctric, referit a la titularitat de les autoritzacions administratives i de la inscripció de la instal·lació al Registre Administratiu d'Instal·lacions de Producció d'Energia Elèctrica.

- a) En cas que l'operador ostenti la titularitat de les instal·lacions, els sol·licitants han de presentar una declaració responsable, que compleixen o han de complir almenys un dels mitjans següents:
 1. Haver exercit l'activitat de producció d'energia elèctrica durant almenys els darrers tres anys.
 2. Que l'activitat d'energia es faci a través d'una companyia que tingui, entre els seus accionistes, almenys un soci que participi en el capital social amb un percentatge igual o superior al 25 %, i que acrediti la seva experiència durant els darrers tres anys en l'activitat de producció d'energia.
 3. Tenir subscrit un contracte d'assistència tècnica per un període de tres anys amb una empresa que acrediti experiència en l'activitat de producció d'energia.
- b) Si l'operador no té la titularitat de les instal·lacions, els sol·licitants han de presentar còpia de l'acord comercial o contracte subscrit amb el titular de la instal·lació, perquè faci a favor seu la producció d'energia associada a l'autoconsum d'Adif AV i garanteixi el compliment de les condicions d'autoconsum del RD 244/2019 i la normativa sectorial aplicable. Així mateix, ha de justificar que aquest titular compleix o ha de complir almenys un dels punts de l'apartat a).

En aquest supòsit, no hi ha d'haver cap tipus de vinculació entre Adif AV i el titular de la instal·lació de producció, i la relació es limita, únicament i exclusivament, a les qüestions de caràcter tècnic que Adif AV consideri necessari abordar per tal de protegir les seves instal·lacions i, en tot cas, garantir el funcionament adequat del sistema ferroviari. Si hi ha una modificació legal que imposa l'establiment d'algun tipus de vinculació, s'ha de procurar una solució jurídica que permeti que sigui entre Adif AV i l'operador ferroviari. Si això no és possible, l'operador ha de respondre jurídicament i econòmicament de les conseqüències perjudicials que l'actuació del titular causi a Adif AV.

Adif AV no ha d'assumir cap responsabilitat derivada de les incidències que es deriven del contracte amb el titular de les instal·lacions, com ara, interrupció de funcionament de la instal·lació, incidències contractuals amb el titular, incidències entre el titular i la companyia elèctrica en relació amb l'energia excedentària. Tot això sense perjudici que Adif AV reclami els danys i perjudicis, directes o indirectes, que es causin com a conseqüència de les incidències del contracte amb el titular.

6.1.4. DOCUMENTS ACREDITATIUS D'ESTAR EN POSSESSIÓ DE LA LLICÈNCIA FERROVIÀRIA

Els sol·licitants han d'acreditar que disposen de llicència ferroviària i certificat de seguretat en vigor (llevat que ja estiguin circulant per la RFIG), i també la previsió de consum associat a les circulacions que preveu fer en aquest tram durant el termini en què la instal·lació estigui connectada a la xarxa de distribució interna d'Adif o Adif - AV.

6.1.5. DOCUMENTACIÓ ACREDITATIVA DE L'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT - CAPACITATMARC

Els sol·licitants han d'aportar declaració responsable de ser adjudicatari de capacitat / capacitat marc en les línies afectades pel procediment present.

6.2. MODEL DE SOL·LICITUD

La sol·licitud que es presenti davant Adif AV, a més d'anar acompanyada de la documentació administrativa contemplada en aquest document, s'ha de fer segons el model adjunt a l'[Annex 1](#) en aquest procediment..

A la sol·licitud s'ha de fer referència al punt de consum (CUPS) sobre el qual se sol·licita la participació de la instal·lació en la modalitat d'autoconsum, i aportar les dades tècniques bàsiques de la instal·lació. Adif AV es reserva el dret de sol·licitar qualsevol altra informació que consideri necessària per valorar l'acceptació de participació de la instal·lació sobre el punt de consum sol·licitat.

6.3. MODE DE PRESENTACIÓ DE LA SOL·LICITUD

6.3.1. SEU ELECTRÒNICA D'ADIF - ALTA VELOCIDAD

L'enviament de la documentació s'ha de fer per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'Adif - Alta Velocidad, <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index> (Iniciar Nou Tràmit-Formulari de Sol·licituds, presentació escrits i comunicacions).

En el cas de la Seu Electrònica d'Adif - Alta Velocidad, la capacitat total dels fitxers per sol·licitud es limita a 4,5 Mb, per la qual cosa, en cas que la sol·licitud, escrit o comunicació inclogui documentació annexa que superi els límits establerts, quant al nombre o la mida dels documents annexos, es pot fer un segon assentament registral i si cal, successius assentaments, amb la resta d'informació, tot indicant-hi, a l'assumpte, la referència al número de registre del primer, de manera que es pugui agrupar posteriorment tota la documentació de la sol·licitud.

Per registrar-se els interessats han de disposar de DNI electrònic (en cas que actuïn a títol particular) o certificat electrònic en vigor (en cas que actuïn a títol privat o com a representants).

Aquesta pàgina farà la identificació d'usuari mitjançant la plataforma Cl@ve. Es redirigirà al sistema de validació d'identitat, tot facilitant diversos mitjans d'autenticació.

6.3.2. REGISTRE ELECTRÒNIC GENERAL DE L'ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT

Alternativament, hi ha la possibilitat que els interessats puguin presentar les sol·licituds/escrits per mitjà del Registre electrònic general de l'administració general de l'Estat: <https://reg.redsara.es>

El Registre electrònic general de l'administració general de l'Estat és un registre per a la presentació de documents, per tramitar-los amb destinació a qualsevol òrgan administratiu de l'Administració General de l'Estat, organisme públic o entitat vinculat o que en depengui, d'acord amb el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Igual que a la seu electrònica d'Adif - Alta Velocidad, per fer el registre, els interessats han de disposar de DNI electrònic (en cas que actuïn a títol particular) o certificat electrònic en vigor (en cas que actuïn a títol particular o com a representants).

Aquesta pàgina farà la identificació d'usuari mitjançant la plataforma CI@ve. Es redirigirà al sistema de validació d'identitat, tot facilitant diversos mitjans d'autenticació.

Per a navegadors que no suporten l'execució d'Applets Java cal tenir instal·lat Autofirma.

Instruccions per completar els formularis per mitjà del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat:

- A la casella d'organisme destinatari han de consignar Adif - Alta Velocidad. El codi DIR d'Adif - Alta Velocidad és EA0008223.
- A la casella d'assumpte s'han d'indicar: Sol·licituds d'Anàlisi de Punts de Recàrrega Elèctrica (PRE) Públics.

Es poden adjuntar fitxers i documents que compleixin els requisits següents:

- Formats de fitxers permesos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Grandària màxima per fitxer: 5 Mb.
- Grandària màxima del conjunt de fitxers adjunts: 15 Mb.
- Nombre màxim de documents per adjuntar: 5.

En el cas que la sol·licitud, escrit o comunicació inclogui documentació annexa que superi els límits establerts, quant al nombre o mida dels documents annexos, es pot fer un segon assentament registral amb la resta d'informació, tot indicant, a l'assumpte, la referència al número de registre del primer.

6.4. MODE DE PRESENTACIÓ DE LA SOL·LICITUD

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

Per a tots els actes de comunicació, els sol·licitants han de facilitar a la sol·licitud el nom o denominació social, NIF de l'empresa, un compte de correu electrònic mitjançant el qual l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de comunicar la posada a disposició de les notificacions que corresponguin a través de la carpeta ciutadana.

Quant al còmput de terminis, respecte a les notificacions efectuades i a les sol·licituds rebudes, cal atènyer-se al que disposen els articles 30 i 31 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

En tot cas, els sol·licitants s'han de comunicar amb l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias per mitjà de la Seu electrònica d'Adif - Alta Velocidad o del Registre Electrònic de l'Administració General de l'Estat.

Tots els documents que es presentin han de ser originals o tenir la consideració d'autèntics, segons la legislació vigent.

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

Qualsevol consulta o aclariment que calgui sobre aquest procediment s'ha de fer a través de la seu electrònica d'Adif - Alta Velocidad indicada, o bé del Registre electrònic de l'administració general de l'Estat.

6.5. COMPROMISOS ASSUMITS AMB LA PRESENTACIÓ DE LA SOL·LICITUD

La manifestació d'interès en relació amb la participació d'una instal·lació d'energia renovable (fotovoltaica o eòlica) a l'autoconsum d'un punt de subministrament determinat (CUPS) titularitat d'Adif AV representa l'assumpció dels compromisos recollits en aquest procediment.

7. REVISIÓ DE LES SOL·LICITUDS

Adif AV ha de dur a terme una verificació del compliment dels requisits de la documentació administrativa establerts a l'apartat 6.1. Adif AV ha de revisar la documentació de sol·licitud en un termini màxim de 15 dies, que el pot excedir amb causa justificada. Si la documentació no és correcta, ha de sol·licitar a l'empresa ferroviària que porti la documentació necessària, o bé esmeni el que calgui.

Una vegada revisada la documentació administrativa, Adif AV ha d'analitzar el compliment dels requisits establerts en aquest procediment en un termini màxim aproximat d'un mes, en el qual avaluarà les qüestions següents:

- Avaluació del punt de consum i possibilitat de passar-lo a la modalitat d'autoconsum.
- Que l'operador sol·licitant tingui capacitat adjudicada al tram de línia alimentat per la subestació en què es pretén connectar la instal·lació, o amb capacitat marc reservada en propers anys (coincidents amb l'entrada en producció de la instal·lació) al tram esmentat.

8. RESOLUCIÓ DE LA SOL·LICITUD

Una vegada feta l'anàlisi de la sol·licitud i el compliment dels requisits, s'ha d'emetre una resolució per part d'Adif AV autoritzant la participació de la instal·lació o bé denegant-la, de forma motivada.

La Resolució d'Adif AV caduca en el termini de quatre anys, comptadors des de la notificació fefaent a l'operador sol·licitant, si en aquest període no hi ha hagut comunicació per part de l'operador ferroviari sol·licitant el començament de l'associació de la instal·lació al punt de consum. Si s'aproxima el termini de caducitat de la sol·licitud, el sol·licitant pot sol·licitar una pròrroga de dos anys en el darrer any de vigència de la sol·licitud. Aquesta sol·licitud de pròrroga s'ha de tramitar amb les mateixes condicions que la sol·licitud inicial.

ADIF AV assumeix el compromís d'informar els operadors ferroviaris de les sol·licituds de participació rebudes al cap de 15 dies naturals de la resolució, és a dir, que hagin finalitzat el procés de revisió de la sol·licitud de participació i s'hagi comunicat el resultat de la resolució a l'interessat, independentment si ha estat favorable o desfavorable. ADIF AV entén que aquesta informació ha d'estar a disposició dels operadors perquè la tinguin en compte a l'hora de fer les sol·licituds.

La informació es posarà a disposició dels operadors al repositori habilitat per proporcionar dades relatives a autoconsum i la informació que es facilitarà serà la següent:

- Data de resolució de la sol·licitud de participació.
- Resultat de la resolució de la sol·licitud de participació (favorable/desfavorable).
- Empresa ferroviària sol·licitant.
- Xarxa que es vol cobrir.
- CUPS del punt de subministrament.
- Potència instal·lada.

L'accés al dit repositori l'ha de sol·licitar l'empresa ferroviària, indicant els usuaris per als quals se sol·licita aquest accés.

9. DRETS I OBLIGACIONS DE LES PARTS

PER PART D'ADIF AV

- a) ADIF AV s'obliga a respondre dels compromisos inclosos en el present procediment.
- b) ADIF AV s'obliga a analitzar la sol·licitud amb la diligència més gran, establert en el termini d'un mes, llevat que aquest termini s'ampliï de manera motivada fins a un màxim de tres mesos.
- c) Preservar la confidencialitat de les dades i la documentació lliurada per l'entitat sol·licitant relativa a l'execució i l'explotació d'instal·lacions de producció d'energia.
- d) ADIF AV s'obliga a fer els tràmits que són necessaris en la seva condició d'autoconsumidor per obtenir els permisos d'accés i connexió per al punt de consum. ADIF AV ha de quedar eximit de qualsevol responsabilitat per les demores que, si escau, hi hagi en la tramitació per part de l'empresa distribuïdora que no són imputables a ADIF AV.
- e) ADIF AV té dret a rebre de forma automàtica la informació sobre l'energia injectada per part de la instal·lació generadora, d'acord amb els protocols de comunicació que requereixi.
- f) AV es compromet, en la seva condició de consumidor, a la signatura de la documentació que Red Eléctrica o les distribuïdores requereixen per associar la instal·lació al CUPS de consum, i també fer qualsevol altre tràmit necessari, encaminat a associar la generació de la instal·lació com a autoconsum d'ADIF o ADIF AV.

- g) ADIF AV es compromet a facilitar la informació següent relativa als seus punts de subministrament: ubicació determinada mitjançant coordenades, tarifes, potències contractades per períodes tarifaris, corbes de càrrega, informació sobre si el punt de subministrament ha obtingut l'autorització ministerial per al reconeixement de l'abocament per fre regeneratiu, així com la informació relacionada amb les resolucions de les sol·licituds de participació en l'autoconsum d'ADIF AV rebudes (segons l'apartat 8 d'aquest procediment). La informació es posarà a disposició dels operadors al mateix repositori referenciat a l'apartat 8, habilitat per proporcionar dades relatives a autoconsum i s'actualitzarà amb els millors valors disponibles en cada moment.
- h) ADIF AV ha de tenir dret a requerir, en qualsevol moment, els operadors perquè remetin la documentació acreditativa del compliment dels requisits i circumstàncies que s'expressen en les declaracions responsables aportades al si del present procediment.

PER PART DE L'ENTITAT SOL·LICITANT

- a) Ha d'aportar amb la sol·licitud la documentació relativa a l'execució i l'explotació futura de la instal·lació de producció d'energia que es pretén associar a un punt de subministrament d'Adif AV, incloent-hi, en el cas que Adif AV sol·liciti qualsevol permís d'accés i connexió, qualsevol acord amb tercers i els informes tècnics, jurídics i financers relatius a les instal·lacions.
- b) Haurà de declarar quina informació de la proporcionada a ADIF AV durant el procés de sol·licitud es designa com confidencial. La confidencialitat que les empreses puguin sol·licitar ha de ser compatible amb el compromís per part d'ADIF AV d'informar els operadors ferroviaris de les sol·licituds de participació rebudes, una vegada hagin estat resoltes, tal com recull l'apartat 8 d'aquest procediment.
- c) Ha de construir la instal·lació de conformitat amb les característiques de la sol·licitud d'anàlisi.
- d) El termini màxim per a la construcció i connexió de les instal·lacions és de quatre anys des de la resolució d'Adif AV, llevat de causa justificada que motivi la pròrroga anteriorment indicada i l'acceptació d'aquesta per part de l'administrador de la infraestructura.
- e) Obtenir el permís d'accés i connexió corresponent per a la instal·lació en el cas d'instal·lacions d'autoconsum amb excedents.
- f) Obtenir els permisos i autoritzacions addicionals i de tota mena (energia, medi ambient, urbanisme, etc.) que calguin per dur a terme l'explotació de la instal·lació (fotovoltaica o eòlica).
- g) Fer el manteniment correctiu i preventiu de la instal·lació.
- h) L'entitat pot desenvolupar el projecte directament o a través d'un tercer, totalment o parcialment.
- i) Són a compte de l'entitat la totalitat de les despeses d'obtenció de llicències i impostos de caràcter estatal, autonòmic o local que es generin exclusivament com a conseqüència de l'activitat que ha de desenvolupar el sol·licitant.
- j) És responsabilitat del sol·licitant el compliment de la normativa en matèria de protecció civil i seguretat, medi ambient o qualsevol altra que sigui necessària per a la instal·lació.
- k) L'entitat té l'obligació de fer, pel seu compte i risc, totes les despeses necessàries per al manteniment (correctiu i preventiu), conservació i neteja de totes les instal·lacions objecte del present procediment.
- l) El sol·licitant té dret a mantenir la connexió de la instal·lació durant la seva vida útil, amb la condició que segueixi consumint energia en el tram alimentat pel punt de consum en què participa.

- m) L'obligació de comunicar a Adif AV, amb antelació mínima d'un mes natural, que, per qualsevol circumstància, inclosa la de deixar d'operar trens al tram alimentat per aquest punt de consum, cessa la participació de la instal·lació de producció d'energia de l'autoconsum del punt de consum d'Adif AV (CUPS) a qui n'estigui associat; i, per tant, sol·licitar a Adif AV que tramiti aquest fet davant el distribuïdor/transportista.
- n) L'obligació d'enviar a Adif AV de manera automàtica la informació sobre l'energia injectada per part de la instal·lació generadora, d'acord amb els protocols de comunicació que requereixi.

10. CAUSES DE REVOCACIÓ DE L'AUTORITZACIÓ

Són causa de revocació de l'autorització les següents:

- a) Deixar de circular trens per decisió pròpia de l'operador ferroviari en el tram alimentat pel punt de subministrament (CUPS) a què estigui associada la instal·lació.
En cas que el motiu pel qual deixen de circular els trens és per altres circumstàncies (com per exemple causes de força major o fins i tot que la responsabilitat recaigui en Adif o Adif AV), Adif AV no ha de satisfer cap indemnització a l'operador per possibles danys o perjudicis.
- b) Pèrdua de la llicència d'operador ferroviari o del certificat de seguretat.
- c) Que el titular de la instal·lació de producció no està en possessió de les autoritzacions i llicències necessàries, per a l'exercici de l'activitat, o que aquestes estiguin denegades, suspeses o retirades.
- d) No haver facilitat la documentació esmentada a l'apartat 9.II.a) que l'entitat sol·licitant té a disposició, relativa a l'execució i l'explotació futura de la instal·lació de producció d'energia que es vol connectar a una subestació d'Adif AV.
- e) Per no facilitar l'exercici d'inspecció d'Adif AV quan Adif AV ho requereix.
- f) Quan hi ha una modificació normativa que impedeix l'activitat que s'està desenvolupant fonamentada en l'autorització.
- g) Per petició expressa del sol·licitant, que l'ha de comunicar a Adif AV, almenys amb una antelació de sis mesos abans de la desconnexió.
- h) Inexistència, nul·litat, novació subjectiva, o pèrdua de vigència del contracte o acord vinculant entre l'operador i el titular de la instal·lació de producció associada a l'autoconsum d'Adif AV.
- i) Resolució del contracte existent entre l'empresa ferroviària i el titular de la instal·lació de producció. Per fer-ho, l'empresa ferroviària ha d'aportar, un cop l'any des del moment d'adhesió a aquest procediment, declaració responsable en què es detalli la vigència de la relació contractual amb el titular de la instal·lació.
- j) Per impagament continuat durant més de sis mesos de les factures emeses per la prestació del servei complementari de subministrament de corrent elèctric de tracció.
- k) Per acord entre les parts.

En tots els supòsits contemplats, excepte als apartats e) i f), Adif AV ha de notificar al sol·licitant la necessitat de corregir les causes de possible resolució en un termini de temps de tres mesos.

11. CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

COMPROMÍS DE CONFIDENCIALITAT D'ADIF - ALTA VELOCIDAD

Sense perjudici del que disposa la legislació vigent en matèria d'accés a la informació pública i de les disposicions legals relatives a la publicitat, Adif AV no pot divulgar ni revelar la informació facilitada per l'operador ferroviari que l'operador mateix hagi designat com a confidencial, sempre que aquesta designació com a confidencial sigui d'acord amb la llei i no sigui excessiva o abusiva.

Tot el personal d'Adif AV que formi part d'equips d'avaluació de les sol·licituds que es facin a l'empara d'aquest document han de signar compromisos de confidencialitat i de declaració d'inexistència de conflictes d'interès.

El caràcter de confidencial afecta, entre altres, els secrets tècnics o comercials, i a qualssevol altres informacions el contingut de les quals es pugui fer servir per falsejar la competència.

El deure de confidencialitat d'Adif AV no es pot estendre a tot el contingut dels informes i la documentació que, si s'escau, Adif AV generi directament o indirectament en el curs del procés d'avaluació. El deure de confidencialitat només es pot estendre a documents que tinguin una difusió específica, i en cap cas a documents que siguin públicament accessibles.

COMPROMÍS DE CONFIDENCIALITAT DE LES OPERADORES FERROVIÀRIES

Als efectes del present procediment, s'entén per informació confidencial tota la documentació, informació o material que Adif AV proporcioni mitjançant qualsevol mitjà a l'operadora ferroviària, i que sigui classificada com a tal.

Adif AV no presta cap garantia, expressa o implícita, ni és responsable de l'exactitud o el caràcter complet de la informació confidencial revelada a l'operadora ferroviària, quan aquesta informació no provingui directament de l'entitat, ni té cap responsabilitat sobre l'ús que se'n faci ni de les inconsistències o errors que contingui.

L'operadora ferroviària es compromet a complir i respectar, en relació amb la informació confidencial, la legislació aplicable relativa a la propietat industrial, a la propietat intel·lectual, a secrets empresarials, i la resta de la normativa vigent aplicable.

L'operadora ferroviària assumeix les obligacions següents respecte de la informació confidencial:

- I. La informació confidencial i les seves còpies s'han de tractar i mantenir en la més estricta confidencialitat, i no s'han de revelar a tercers de cap manera, ni parcial ni total, sense el consentiment escrit previ d'Adif AV, i no s'han de fer servir per l'operadora ferroviària per a altres usos o fins no relacionats amb la gestió de la sol·licitud objecte del present procediment, en els límits establerts a la present clàusula.
- II. L'operadora ferroviària ha de facilitar les dades i la informació només als empleats que tinguin una necessitat raonable de conèixer-les per a la deguda gestió de l'expedient objecte de sol·licitud. En aquest cas, els empleats afectats han de ser informats de la naturalesa confidencial de les dades i informació. L'operadora ferroviària és responsable del compliment, tant per part dels empleats, com del personal extern que assigni a la gestió de l'expedient, dels termes del present compromís de confidencialitat.

El compromís reflectit en aquesta clàusula no concedeix cap dret ni cap llicència a l'operadora ferroviària en relació amb tot o part de la informació confidencial, i ADIF - AV la conserva en tot moment plena titularitat de la informació confidencial. Aquest compromís tampoc no s'ha d'interpretar com una cessió expressa o tàcita

a l'operadora ferroviària de cap dret sobre patents, marques registrades, coneixements, o qualsevol altre dret de propietat industrial o intel·lectual en vigor o que pertanyi a Adif AV.

PROTECCIÓ DE DADES DE CARÀCTER PERSONAL

Les dades de caràcter personal s'han de tractar per l'entitat pública empresarial Adif - Alta Velocidad i per les operadores ferroviàries, d'acord amb el Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril del 2016, (Reglament general de protecció de dades o RGPD), i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals (LOPDGDD).

La finalitat del tractament fet per Adif - Alta Velocidad és el de gestió de l'energia elèctrica, i de les tasques a aquest efecte associades al present procediment i la base jurídica que legitima el tractament és RGPD: 6.1b), GDPR: 6.1.c). Les dades s'han de conservar durant el temps que calgui per complir amb la finalitat per a la qual es van demanar, i que les lleis aplicables estableixin; també, per determinar les possibles responsabilitats que es derivin d'aquesta finalitat i del tractament de les dades.

Les dades no s'han de cedir a tercers, excepte obligació legal. S'aplica el que disposa la normativa d'arxius i documentació.

Podeu exercir el dret d'accés, rectificació, supressió, limitació del tractament, portabilitat, oposició i a no ser objecte de decisions individuals automatitzades sobre dades de caràcter personal, que corresponguin, si escau, dirigint un escrit a Adif - Alta Velocidad per qualsevol d'aquestes vies:

- a) Per correu postal, aportant fotocòpia del DNI o document equivalent que permeti acreditar la identitat, al Registre General d'Adif i Adif - Alta Velocidad, C/ Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 (Madrid).
- b) Per mitjà de la seu electrònica d'Adif - Alta Velocidad: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index>, o del punt d'accés general: administración.gob.es amb el codi DIR EA0008223.
- c) Dirigint-se al Delegat de Protecció de Dades a l'adreça de correu electrònic d'Adif AV següent: dpd.adifav@adif.es.

Així mateix, en cas de considerar vulnerat el vostre dret a la protecció de dades personals, podeu reclamar davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades (www.agpd.es).

12. RECLAMACIONS

Contra les resolucions dictades per Adif AV que posin fi al procediment, incideixin directament o indirectament en el fons de l'assumpte, determinin la impossibilitat de continuar el procediment o bé produeixin indefensió o perjudici irreparable a drets i interessos legítims, els interessats poden interposar el recurs que sigui procedent de conformitat amb el que estableixen els articles 112 i següents de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, sense perjudici que els interessats n'exercitin qualsevol altre que estimin oportú.

ANNEX 1

Al procediment per a la sol·licitud de participació d'instal·lacions de producció o generació connectades per mitjà de xarxa i vinculades als operadors ferroviaris a l'autoconsum d'energia elèctrica associat a punts de consum d'ús de tracció de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) que Adif - Alta Velocidad gestiona.

SOL·LICITUD DE L'EF DE PARTICIPACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE PRODUCCIÓ O GENERACIÓ A L'AUTOCONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA

El Sr. / La Sra.....DNI/PASSAPORT:

E-mail: Telèfon mòbil: com, en representació de (1)

Amb NIF, amb domicili social al carrer, a, província de, codi postal, amb capacitat adjudicada en el tram de línia alimentat per la subestació en què es Vol connectar la instal·lació, o amb capacitat marc reservada en propers anys (coincidents amb l'entrada en producció de la instal·lació) a l'esmentat tram. De conformitat amb el que estableix la Declaració sobre la xarxa Adif - Alta Velocidad vigent:

SOL·LICITA

La participació de la instal·lació de producció o generació següent connectada a través de xarxa i vinculada a l'empresa ferroviària sol·licitant, en l'autoconsum d'energia elèctrica associat al punt de subministrament de tracció gestionat per Adif AV següent:

PUNT DE SUBMINISTRAMENT DE CONSUM	
Xarxa que es vol cobrir (2)	
CUPS	

DATOS TÉCNICOS BÁSICOS INSTALACIÓN AUTOCONSUMO		
Tipologia (3)		
Potència instal·lada (MW)		
Generació anual estimada (MWh)		
Subestació REE/Distribuïdora de connexió		
Data estimada de posada en producció		
Titular de la instal·lació	Raó social	CIF

EMPRESSES FERROVIÀRIES PARTICIPANTS	
Raó social	Coefficient de repartiment d'energia generada i associada a l'autoconsum (%)

En a, ... de de 20.....

Signat: El representant de l'empresa

- (1) Denominació de l'empresa.
- (2) Seleccionar entre Corrent Altern, Corrent Continu (convencional) o Corrent Continu (RAM).
- (3) Solar fotovoltaica o eòlica.

Anexo L

Informació Preliminar de la 2ª Oferta de Capacitat Marc

Durant el primer trimestre del 2025, l'Administrador de Infraestructuras publicarà la Segona Oferta de Capacitat Marc per a determinades línies amb serveis comercials de viatgers i el seu període de vigència. Aquest document recollirà les regles que regeixen el procés d'adjudicació.

Com a informació prèvia a la publicació del dit document i per tal que les empreses ferroviàries disposin de més termini per valorar i, si és el cas, avançar en els seus plans de negoci, aquest annex exposa les finalitats i els objectius que persegueix l'Administrador de Infraestructuras amb aquesta segona oferta de capacitat i presenta un avenç dels corredors que s'hi inclouen i l'oferta concreta de franges horàries en els duts corredors.

1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS

1.1. L'OFERTA DE CAPACITAT MARC DE L'ANY 2019

La Directiva UE 2016/2370 de data desembre de 2016, transposada al Dret espanyol a través de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari, va establir l'obligatorietat d'obrir els serveis comercials de transport de viatgers per ferrocarril a tot l'espai europeu des del 14 de desembre de 2020.

L'any 2019 l'Administrador de Infraestructuras va iniciar el procés d'obertura a la lliure competència del transport de viatgers per ferrocarril partint d'una optimització de la capacitat de les infraestructures existents per aconseguir una capacitat addicional que permetés garantir una certa continuïtat dels serveis i, alhora, facilitar l'accés a nous operadors amb una oferta significativa.

Després de fer les enquestes de mercat per determinar el que aquest demanava i necessitava, la capacitat disponible als eixos en què els operadors van mostrar més interès es va visibilitzar i es va dotar d'unes premisses d'operació adequades i raonables.

L'adjudicació de la capacitat es va fer establint uns criteris objectius, transparents i no discriminatoris, basats en aquell cas a propiciar un ús més important de la infraestructura ferroviària en el cas d'excés de sol·licituds. Així mateix, per aconseguir que les empreses ferroviàries comptessin amb la seguretat jurídica més gran possible per dur a terme les importants inversions necessàries per a l'inici de l'operació comercial, es va disposar dels instruments legals adequats.

Després de culminar el procés d'adjudicació de capacitat al desembre de 2019 i després del procés de fabricació i d'homologació del material rodant, endarrerit per la irrupció de la pandèmia, al maig de 2021 una nova empresa ferroviària de viatgers va començar a operar a l'eix d'alta velocitat Madrid-Barcelona de la xarxa espanyola.

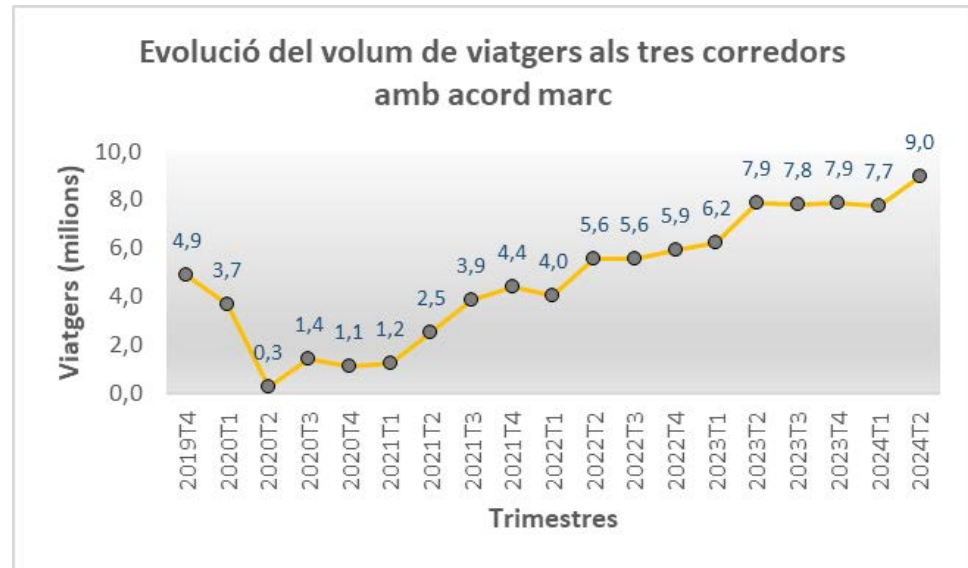
Durant el període que ha transcorregut des d'aquesta primera fita fins al moment actual, un tercer operador adjudicatari de l'oferta de capacitat de 2019 ha iniciat també les seves operacions i s'ha compeltat pràcticament la introducció de la competència als tres eixos en què es pretenia impulsar inicialment la liberalització:

- LAV Madrid-Barcelona
- LAV Madrid-Valencia/Alicante
- LAV Madrid-Sevilla/Málaga



Corredors amb acords marc (1a fase de la liberalització)

El balanç obtingut després de quatre anys d'obertura del mercat ferroviari espanyol és molt positiu: des del desembre del 2020, s'ha produït un creixement de la demanda als diferents corredors, especialment intensa en aquells en què tres operadors presten servei com il·lustra el següent gràfic⁽¹⁾:



Volum de viatgers als trajectes amb capacitat marc adjudicada

⁽¹⁾ "Origen de les dades: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia".

1.2. EL MARC REGULADOR

Els instruments legals de què disposa l'Administrador per impulsar el procés de liberalització són les directives europees i la resta de normativa ferroviària europea, així com la Llei del sector ferroviari i la seva legislació de desenvolupament.

Per tant, per a tot allò que no es reculli expressament en la documentació de la segona oferta de capacitat relatiu a acords marc són aplicables els preceptes de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i la seva normativa de desenvolupament, l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura i el Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària o el que el substitueixi, i la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment.

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. L'article 23.1 de la Llei del sector ferroviari defineix com a funcions essencials de la gestió de les infraestructures la presa de decisions sobre l'adjudicació de solcs ferroviaris, incloent-hi tant la definició, l'avaluació de la disponibilitat i l'adjudicació de solcs ferroviaris individuals com la fixació de cànons per l'ús de les infraestructures [...]

Pel que fa a l'adjudicació de capacitat, l'article 21.5 estableix que l'Administrador de Infraestructuras ha d'exercir les funcions de gestió del trànsit de manera transparent i no discriminatòria.

La legislació vigent estableix que el responsable d'adjudicar la capacitat és l'Administrador de Infraestructuras i determina la possibilitat d'establir acords marc entre l'Administrador de Infraestructuras i un candidat de reserva de capacitat amb una durada superior a un horari de servei amb la finalitat de donar seguretat als candidats. A l'Acord Marc s'especificaran les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat (reserva de capacitat pluriennal).

L'Administrador de Infraestructuras, abans de celebrar un nou acord marc, ha de tenir en compte, entre altres aspectes, la garantia de l'optimització de l'ús de la capacitat d'infraestructura disponible, les necessitats comercials legítimes del candidat quan hagi demostrat la seva intenció i recursos reals per utilitzar la capacitat sol·licitada en l'acord marc, les necessitats dels viatgers, la garantia de l'accés equitatiu a la infraestructura i el foment de l'eficiència en el funcionament de la infraestructura.

Els acords marc estan regulats a l'article 38.5 de la Llei del sector ferroviari, a l'article 13 de l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura i al Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016.

D'altra banda, el candidat pot sol·licitar la capacitat de forma anual aollint-se al calendari d'adjudicació, durant l'horari de servei.

L'Administrador de Infraestructuras considera que l'instrument que facilita millor la lliure competència en el transport de viatgers és la celebració d'acords marc amb els candidats, ja que:

- * Permet que els possibles candidats tinguin una visió completa de la capacitat disponible i de les premisses d'operació necessàries per fer-la servir.
- * Facilita l'adjudicació de capacitat per un període perllongat amb criteris objectius, transparents i no discriminatoris.
- * Propicia que les empreses gaudeixin d'una seguretat jurídica més gran de què disposen si sol·liciten la capacitat utilitzant l'horari de servei; seguretat jurídica necessària per poder disposar dels recursos necessaris per materialitzar inversions.

Per tant, l'establiment d'acords marc és el mecanisme legal que garanteix a les empreses ferroviàries la seguretat jurídica necessària, superior a un horari de servei, per invertir en serveis.

Actualment, hi ha tres acords marc signats l'11 de maig de 2020 per un període de 10 anys per a serveis de viatgers comercials d'alta velocitat (trens tipus 300 km/h) entre l'Administrador i els tres candidats adjudicataris de la primera oferta de capacitat a l'any 2019:

- Renfe Viajeros S.M.E. S.A.
- Intermodalidad del Levante S.A. (ILSA)
- Ouigo España S.A.U.

El Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, estableix els procediments i els criteris per a la gestió d'acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

El Reglament estableix a l'article 5 les dues opcions per les quals l'Administrador de Infraestructuras pot adjudicar capacitat marc, és a dir, celebrar acords marc.

- D'una banda, és possible establir un calendari anual o pluriennal pel qual convidarà els candidats potencials a presentar sol·licituds d'acords marc. Un cop vençut el termini establert, l'Administrador ha de tramitar les sol·licituds presentades sense demora.
- D'altra banda, si no s'ha establert el calendari pluriennal per part de l'Administrador i es rep una sol·licitud de celebració d'un acord marc a iniciativa d'un candidat, l'Administrador informará els altres candidats potencials per determinar si ells també estarien interessats a optar a l'adjudicació de capacitat marc, i disposen de 4 mesos per a aquesta consulta. L'Administrador pot no informar els altres candidats si rep una sol·licitud de modificació de menor importància que no tingui incidència en els altres acords marc subscrits.

L'establiment de terminis plurianuals per a la sol·licitud de capacitat marc, així com la declaració de capacitat marc, va ser l'opció triada per l'Administrador l'any 2019 en considerar que permet garantir la millor praxi en nom de la transparència i la no-discriminació entre candidats.

Per tant, l'Administrador de Infraestructuras optarà novament per establir un termini pluriennal per a l'admissió de sol·licituds en aquesta segona oferta de capacitat marc.

Independentment del mecanisme pel qual se celebrin els futurs acords marc, el Reglament d'Execució (UE) 2016/545 preveu a l'article 3 que l'Administrador de Infraestructuras elabori una declaració de capacitat marc a les línies en què escaigui, en la qual indicarà, per a cada tram de línia per període de control i, arribat el cas, per tipus de servei, la informació que inclou aquest precepte.

Per al procés en què s'aprofundeix amb aquest document, l'Administrador de Infraestructuras ha determinat, prèvia consulta amb els potencials interessats, les línies que resulta apropiat incloure en aquest moment tenint en compte les obres que s'estan duent a terme en una gran part de la RFIG, així com la capacitat màxima per a acords marc per a cada tram de línia.

La informació relativa a les relacions i a la capacitat que s'inclourà a la nova oferta de capacitat es troba desenvolupada àmpliament en apartats posteriors. El calendari d'admissió de sol·licituds i la seva resolució, així com les regles que regiran l'adjudicació, es publicaran en un document posterior durant el primer trimestre del 2025.

2. L'OFERTA DE CAPACITAT MARC

2.1. OBJECTIUS DE LA SEGONA OFERTA DE CAPACITAT MARC

Després de la reeixida experiència de la primera oferta de capacitat marc, l'Administrador es proposa donar-hi continuïtat promovent i facilitant el lliure accés a altres línies de la RFIG segons altres tipologies de trànsits com els que fan ús del material rodant d'ample variable.

En aquesta segona oferta de capacitat es persegueixen els objectius següents per part de l'Administrador:

Incrementar el trànsit per a un ús més important de la xarxa d'alta velocitat responenent a la forta demanda social.

Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya.

Donar l'oportunitat d'incorporar més actors al sistema ferroviari alhora que es consoliden els que ja operen.

Posar en valor les noves infraestructures que s'han posat en servei recentment.

Promoure la lliure competència en relacions d'ample variable.

En els apartats següents es desenvolupen breument aquests objectius:

2.1.1. Incrementar el trànsit per a un major ús de la xarxa d'alta velocitat.

Continua sent el primer estímul de l'Administrador treure el màxim rendiment de la seva xarxa i posar en valor per a la societat les importants inversions que es fan per millorar la xarxa ferroviària espanyola.

Després de la primera oferta de capacitat, els resultats obtinguts fins ara en relació amb el nombre de viatgers que fan servir els serveis ferroviaris d'alta velocitat indiquen que el procés de liberalització ha aconseguit incrementar substancialment l'ús de la xarxa.

Aquesta segona oferta de capacitat marc vol seguir aportant un major ús de la xarxa d'Adif i Adif-AV, tant pel trànsit generat a les noves línies com per la circulació eventual per les línies ja afectades per la primera oferta de capacitat i seguir millorant la mobilitat de les persones.

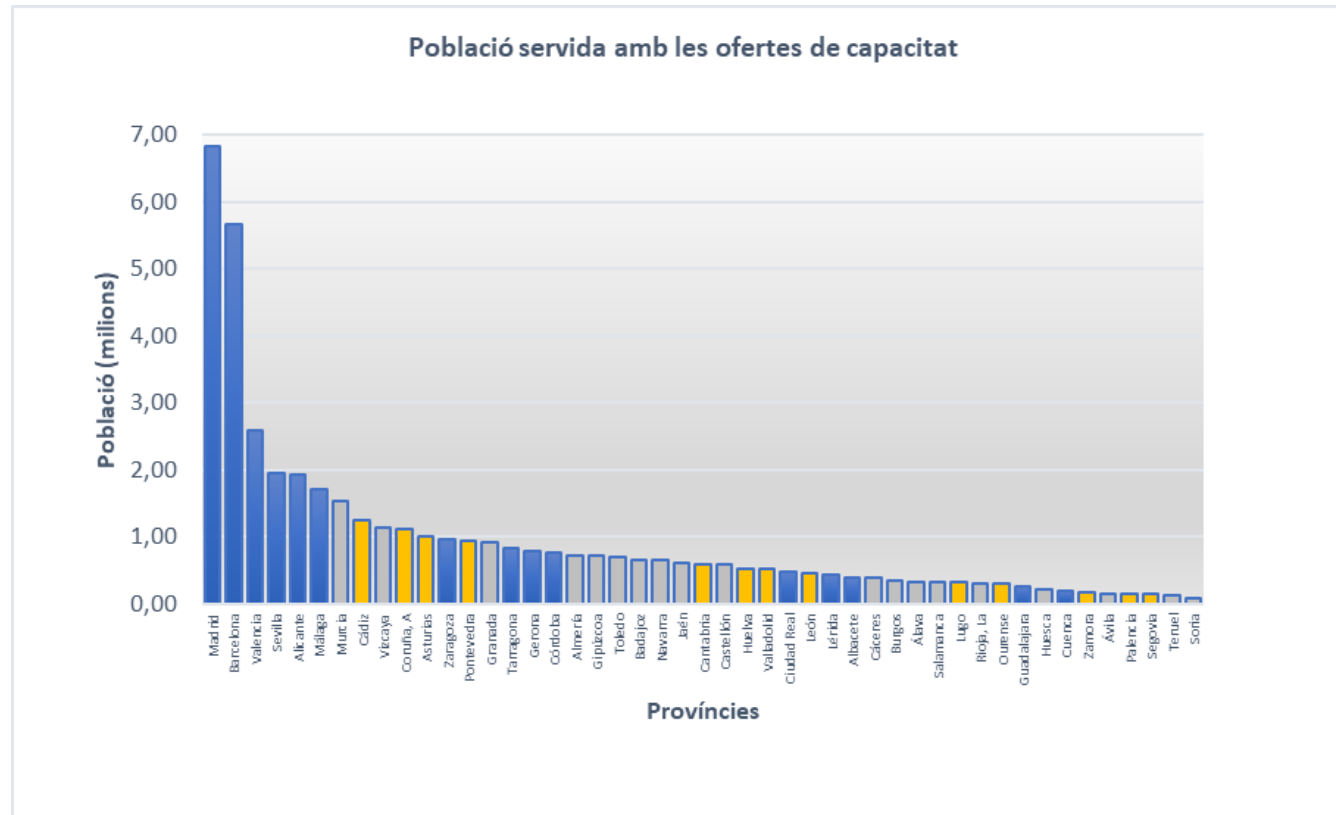
La posada en servei de nous trams de línia ha d'aconseguir que l'extensió dels serveis d'alta velocitat faci possible un ús més eficient de les infraestructures.

2.1.2. Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya com a resposta a la demanda social forta.

La primera oferta de capacitat marc va afectar 15 de les 47 províncies accessibles per ferrocarril (29%).

En termes de població suposava 25,5 milions de persones, és a dir, el 54% de la població d'Espanya.

L'estratègia d'extensió del mercat en competència ha de passar perquè els processos arribin a un nombre més gran de províncies i prestin servei a un percentatge més alt de població, ja que l'explotació de la xarxa d'Infraestructures d'Adif i Adif AV té entre els seus objectius primordials la vertebració del territori, a més d'atendre criteris socioeconòmics, operacionals i socials i incrementar els beneficis mediambientals.



Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya com a resposta a la demanda social forta

L'estimació és que la segona oferta de capacitat arribi a 7,5 milions de persones que se sumarien a la població que va assolir la primera oferta de capacitat, fent que un total de 33 milions de persones, és a dir, un 69,5% de la població d'Espanya es pugui beneficiar dels avantatges de la competència en els viatges per ferrocarril.

La segona oferta de capacitat assoliria 13 províncies més que s'afegirien a les 15 de la primera fase, amb un total de 28 de les 47 províncies accessibles per ferrocarril (60%).

2.1.3. Donar l'oportunitat d'incorporació al sistema ferroviari a més actors/consolidar els que ja operen.

L'Administrador de Infraestructuras té entre els seus principis propiciar de manera raonable que tots els candidats i totes les empreses ferroviàries que vulguin prestar els seus serveis a la xarxa ferroviària ho puguin fer, si això és tècnicament possible.

La pluralitat d'operadors és considerada per l'Administrador com un atribut positiu per a la seva xarxa, ja que impulsa la riquesa de visions comercials diferents, amb varietat d'ofertes de serveis i preus, i el foment d'una competència eficient entre tots els actors del mercat que propiciï un sistema ferroviari líder en la mobilitat dels seus ciutadans.

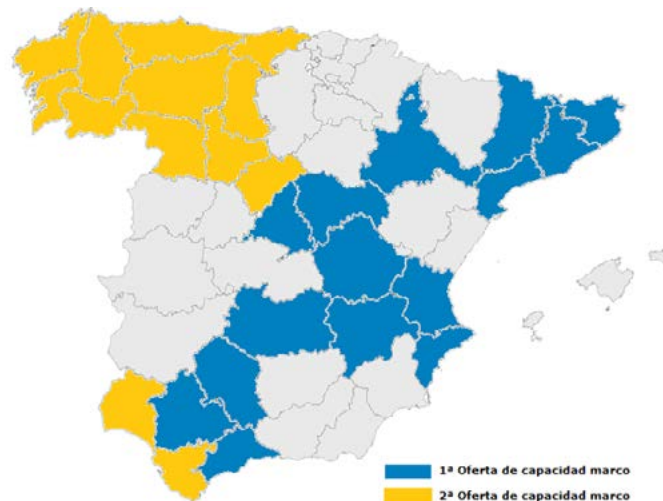
D'altra banda, la consolidació i el desenvolupament dels candidats que ja operen a la nostra xarxa redunda en el benefici dels ciutadans, ja que evita ruptures de serveis i els ciutadans gaudeixen de més serveis de les empreses que acostumin a fer servir en altres línies gràcies a l'efecte xarxa.

2.1.4. Posar en valor les noves infraestructures

En els darrers temps, l'Administrador ha posat en servei noves infraestructures, cosa que ha suposat escurçar significativament els temps de viatge en diferents relacions, així com ampliar la capacitat de les estacions que es troben més congestionades.

Els nous trams de línies en servei són complementaris a les línies relacionades amb la primera oferta de capacitat; aquest fet tindrà com a conseqüències immediates:

- Més vertebració del territori.
- Una posada en valor, a més de les noves infraestructures, d'algunes línies d'alta velocitat ja en servei amb anterioritat.
- Donar accés al sistema ferroviari a nous actors.
- Augmentar la quota del ferrocarril en el repartiment modal del transport, amb els beneficis que això suposa com a mitjà de transport més sostenible en relacions nacionals.



Vertebració del territori. Províncies beneficiades amb les dues ofertes de capacitat fins ara publicades

2.1.5. Promoure la lliure competència en relacions d'ample variable

Una de les característiques específiques de la xarxa ferroviària espanyola és la diversitat d'amples que hi ha, en concret, tres amplex diferents:

- * Ample ibèric, 1668 mm, que es correspon amb la xarxa històrica espanyola, posteriorment unificada a Renfe el 1941; compta amb uns 11.000 km.
- * Ample estàndard, 1435 mm, també conegut com a ample internacional o UIC; es va desenvolupar a Espanya a partir del 1992 amb la inauguració de la LAV Madrid-Sevilla, i es va implantar posteriorment a la majoria de les línies d'AV; compta amb aproximadament 4000 km.
- * Ample mètric, 1000 mm; compta amb 1193 km..

A més, hi ha 226 km de línies d'ample mixt (tres carrils formant ample ibèric i estàndard).

Aquesta realitat ha condicionat el desenvolupament dels trànsits i ha provocat que les grans terminals de les ciutats amb alta velocitat hagin de disposar d'aquesta dualitat d'amples a les seves instal·lacions, que obliga a repartir la capacitat disponible entre tots dos, ateses les limitacions d'espai de les estacions situades dins de les ciutats.

Fins ara, les relacions de trànsit més competitives són d'ample estàndard, però és innegable que ja hi ha relacions molt competitives d'ample variable, gràcies a la utilització de trens d'ample variable i de canviadors d'ample desenvolupats amb èxit per les empreses espanyoles. En són exemples les relacions Madrid-Galícia o Madrid-Cadís.

Per tant, després de la posada en funcionament de determinades línies i relacions que han estat concebudes com a línies d'alta velocitat amb canvi d'ample, es preveu que es produeixi un gran impuls en les relacions que disposen dels dos tipus d'ample i, concretament, de les línies d'alta velocitat de Galícia i d'Astúries.

S'espera que ambdues línies tinguin continuïtat amb una gran projecció de viatgers i desenvolupin els seus trànsits de manera anàloga a com si aquestes línies fossin totalment d'ample estàndard, ateses les altes velocitats comercials aconseguides.

Per tant, es pretén promoure la lliure competència en algunes de les relacions d'ample variable més importants per nombre de viatgers. Això suposa una novetat ja que:

- Requerirà que els candidats a ser adjudicataris de capacitat disposin de material d'ample variable, el qual no està disponible en altres mercats,
- Possibilitarà el desenvolupament de relacions de distàncies més grans, que poden generar interessants nínxols de mercat per al desenvolupament dels trànsits de la xarxa d'alta velocitat, així com estendre la competència a línies de la xarxa convencional.

2.2. CORREDORS INCLOSOS A LA SEGONA OFERTA DE CAPACITAT

L'oferta de capacitat no s'ha de constituir en un element que predetermini la utilització de determinades infraestructures per part de les empreses ferroviàries i candidats i per això se n'ha de garantir la independència per planificar i executar els seus plans de negoci i la seva activitat en general.

En aquest sentit, de forma prèvia a la publicació d'aquesta oferta de capacitat, l'Administrador va posar en marxa, igual que es va fer amb la primera oferta de capacitat, una consulta del mercat perquè les empreses ferroviàries posessin de manifest les seves expectatives legítimes de negoci, determinant les relacions, els corredors i les freqüències que els resultaven d'un interès comercial més gran.

Prenent com a base els objectius perseguits en aquesta segona oferta de capacitat, relacionats als apartats anteriors, i la informació recollida durant la fase d'entrevistes amb les empreses ferroviàries, l'Administrador ha determinat els corredors la inclusió dels quals en la declaració de capacitat considera més adequada.

En aquest sentit, s'han seleccionat tres nous corredors i relacions associades per als quals s'ha determinat la capacitat marc disponible.

Els corredors o línies on l'Administrador oferirà capacitat marc són els següents:

- Madrid-Galícia
- Madrid-Astúries/Cantàbria
- Madrid-Càdiz/Huelva



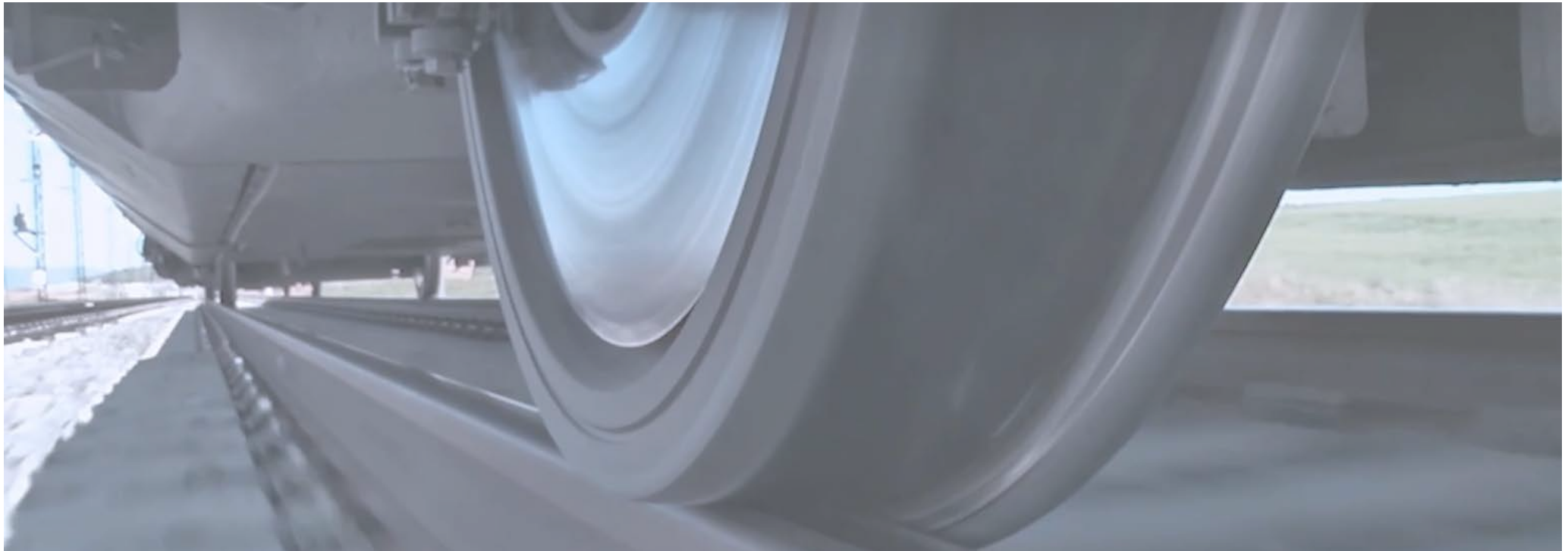
Corredors proposats per operar amb serveis d'ample variable (en groc)

L'Administrador, en incloure aquests corredors en l'oferta de capacitat, i descartar-ne de moment altres que es troben immersos en obres importants de la infraestructura (per exemple, la LAV Vitòria-Bilbao-San Sebastià), pretén aportar la seguretat necessària que la capacitat oferta estarà a disposició de l'operador, eliminant possibles incerteses relacionades amb futures posades en servei o altres problemes de caràcter tècnic.

En aquest sentit, és destacable el cas del Corredor Mediterrani, de gran interès comercial per a les empreses ferroviàries, però que, tot i això, no ofereix en el moment actual prou garanties per poder formalitzar un compromís que impliqui la posada a disposició de capacitat a curt termini per part de l'Administrador a causa del complex problema del canvi d'ample de via necessària en aquesta infraestructura. Aquesta operació, a més de suposar una decisió que afecta tot el sector i en el qual tots els actors han d'haver conclòs el procés d'adaptació, pot suposar talls totals de línia o circulacions en condicions degradades durant un temps llarg. Tenint en compte això, l'Administrador ha preferit no oferir una capacitat que no tindria unes determinades garanties de qualitat i de disponibilitat.

Aquest annex a la Declaració sobre la Xarxa conté l'oferta de capacitat marc (franges horàries) que l'Administrador oferirà per a cadascun dels corredors indicats anteriorment.

La descripció del procés d'adjudicació de capacitat, els requisits que han de complir els candidats, el termini i el procediment per efectuar la sol·licitud, etc., es publicaran al primer trimestre de 2025, mitjançant l'actualització de la Declaració sobre la Xarxa.



OFERTA DE CAPACITAT MARC COMPLETA DESENVOLUPADA PER CORREDORS

CAPACITAT MARC DECLARADA

1. CORREDOR MADRID-GALICIA
2. CORREDOR MADRID-ASTURIAS / CANTABRIA
3. CORREDOR MADRID-CÁDIZ / HUELVA

1. CORREDOR MADRID-GALICIA

CAPACITAT MARC MÀXIMA EN SOLCS PER SENTIT I DIA. SOLCS ESTUDIATS A LA MÀXIMA VELOCITAT DE LA LÍNIA.

EIX 16	(Solcs/dia i sentit-19 h)		
	Capacitat línia (tram més restrictiu Taboadela AV-Ourense)	Cap. marc oferta	% CAP. OFERTA/TOTAL CAP. DISPONIBLE
MADRID - GALICIA	21,47	16	74,5%

HORARI ORIENTATIU (+ - 30 MINUTS)

CIRCULACIONS · 32 SOLCS / DÍA						CIRCULACIONS · 32 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*	SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MDVC-1	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	6:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-2	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	6:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-3	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	7:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-4	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	7:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-5	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	8:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-6	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	8:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-7	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	9:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-8	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	9:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-9	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	10:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-10	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	10:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-11	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	11:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-12	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	11:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-13	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	12:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-14	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	12:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-15	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	13:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-16	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	13:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-17	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	14:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-18	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	14:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-19	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	15:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-20	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	15:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-21	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	16:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-22	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	16:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-23	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	17:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-24	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	17:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-25	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	18:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-26	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	18:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-27	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	19:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-28	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	19:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-29	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)	T-MDVC-30	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-31	MADRID CH	OURENSE ⁽¹⁾	21:00	2:15	Zamora						
T-MDVC-0	OURENSE	MADRID CH	5:00	2:15	Zamora						

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_V1 (ED 28/02/2025)

2. CORREDOR MADRID-ASTURIAS / CANTABRIA

CAPACITAT MARC MÀXIMA EN SOLCS PER SENTIT I DIA. SOLCS ESTUDIATS A LA MÀXIMA VELOCITAT DE LA LÍNIA.

EIX 11	(Solcs/dia i sentit)		
	Capacitat línia (Tram més restrictiu bif. Tancat-Bif. Les Barreres)	Cap. marc oferta	% CAP. OFERTA/TOTAL CAP. DISPONIBLE
MADRID - ASTURIAS / CANTABRIA	22,8	12	52,6%

HORARI ORIENTATIU (+/- 30 MINUTS)

CIRCULACIONS · 24 SOLCS / DÍA						CIRCULACIONS · 24 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*	SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MDGS-1	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	6:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-6	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-3	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	7:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-8	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-5	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	8:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-16	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-7	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-18	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-9	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-20	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-17	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-22	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	17:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-19	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-24	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	18:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-21	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-26	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	19:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-23	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	17:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo	T-MDGS-28	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	20:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-25	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	18:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-27	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	19:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-29	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	20:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-0	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	6:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-2	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	7:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						
T-MDGS-4	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	8:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo						

3. CORREDOR MADRID-CÁDIZ / HUELVA

CAPACITAT MARC MÀXIMA EN SOLCS PER SENTIT I DIA. SOLCS ESTUDIATS A LA MÀXIMA VELOCITAT DE LA LÍNIA.

EIX 14+04	(Solcs/dia i sentit)		
	Capacidad Línea (Tramo más restrictivo Camb. Majarabique-Bif. Los Naranjos)	Cap. marc oferta	% CAP. OFERTA/TOTAL CAP. DISPONIBLE
MADRID - CÁDIZ / HUELVA	21,47	8	37,3%

HORARI ORIENTATIU (+ - 60 MINUTS)

CIRCULACIONS · 16 SOLCS / DÍA						CIRCULACIONS · 16 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*	SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MACH-1	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	6:00	4:30	Córdoba	T-MACH-6	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	12:00	4:30	Córdoba
T-MACH-3	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	8:00	4:30	Córdoba	T-MACH-8	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	14:00	4:30	Córdoba
T-MACH-5	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	10:00	4:30	Córdoba	T-MACH-10	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	16:00	4:30	Córdoba
T-MACH-7	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	12:00	4:30	Córdoba	T-MACH-12	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	18:00	4:30	Córdoba
T-MACH-9	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	14:00	4:30	Córdoba	T-MACH-14	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	20:00	4:30	Córdoba
T-MACH-11	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	16:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-13	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	18:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-15	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	20:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-0	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	6:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-2	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	8:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-4	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	10:00	4:30	Córdoba						



9

MAPES



MAPES RFIG

Mapa RFIG

Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Mapa 1

Estacions de viatgers, Longitud màxima de trens de viatgers, Nuclis de Rodalies i distàncies en quilòmetres.

Mapa 2

Principals terminals de càrrega, punts fixos de subministrament de gasoil, longitud màxima dels trens de mercaderies, bàscules dinàmiques, rampes Característiques en mil·lèsimes i ports d'interès general amb conveni de connexió a la RFIG.

Mapa 3

Velocitats màximes, tipus d'electrificació i catenàries.

Mapa 4

Sistemes de seguretat, bloquejos.

NOTA:

Aquests mapes estan disponibles al lloc web d'Adif - Alta Velocidad com a fitxer adjunt a aquesta Declaració sobre la xarxa, en format PDF interactiu que permet afegir i desagregar capes per visualitzar i imprimir, individualment, el contingut de cada un.

La relació completa
de mapes de la Xarxa
Ferroviària d'Interès
General està disponible
a l'enllaç següent:

MAPES





10

CATÀLEGS

CATÀLEG 1 / Relació d'Instal·lacions de Servei

CATÀLEG 2 / Oferta de Capacitat en Instal·lacions de Servei

CATÀLEG 3 / Vies d'apartat adscrites a Estacions Coordinades

CATÀLEG 4 / Restriccions de Capacitat a la RFIG

CATÀLEG 5 / Taules de Costos del Subministrament de Línies Electrificades

La relació completa de
catàlegs està disponible a
l'enllaç següent:

CATÀLEGS



CATÀLEG 1

Relació d'instal·lacions de servei



Nota: Aquesta informació es troba disponible a l'aplicació informàtica anomenada **PISERVI**, Portal d'Instal·lacions de Servei.

PISERVI permet accedir a la informació de les instal·lacions de servei: terminals de mercaderies, estacions de viatgers, instal·lacions de manteniment, carregadors privats, canviadors d'ample, etc., mitjançant cerques selectives a partir de diversos criteris.

A més, compta amb un mapa interactiu de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) amb capacitat per combinar diferents criteris de cerca.

Accés a **PISERVI**.

CATÀLEG 2

Oferta de capacitat en
instal·lacions de servei



CATÀLEG 3

Vies d'apartat adscrites a
ESTACIONS COORDINADES



CATÀLEG 4

Restriccions de Capacitat



CATÀLEG 5

Taules de Cost del Subministrament de Línies Electrificades



