DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025



adif
ALTA VELOCIDAD



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 Velocidat

ÍNDEX


1 INFORMACIÓ GENERAL


2 INFRAESTRUCTURA


3 CONDICIONS D'ACCES


4 ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT


5 SERVEIS I REGIM ECONOMIC I TRIBUTARI


6 OPERACIÓ I GESTIO DEL TRANSIT


7 INSTAL·LACIONS DE SERVEI


8 ANNEXOS


9 MAPES


10 CATÀLEGS


adif
ALTA VELOCIDAD

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 velocitat

1.7. Cooperació Internacional

ÍNDEX

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARI A ESPANYA 9

1.2.1. XARXA FERROVIARIA 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 Velocitat, 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 estiguen encomanades fins a aquesta data a l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif), de manera que la gestió de les xarxes que actualment administra aquesta entitat, que presenten notables diferències, tant des del punt de vista tècnic com econòmic i de finançament, es faci de forma independent (Art. 1, Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre).

A partir de la seva data de creació, ADIF - Alta Velocitat assumeix les funcions assignades a l'administrador d'infraestructures ferroviàries conforme s'especifica a la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari amb data 29 de setembre de 2015, i en les seves normes de desenvolupament, en relació amb les infraestructures ferroviàries la titularitat de les quals li haja estat atribuïda, així com 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 Velocitat.

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 Candidats i conté informació sobre les condicions d'accés, així com sobre les condicions de accés a les instal·lacions de servei ia 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, així com 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 VELOCITAT

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 nous trams. Així mateix, es relacionen les principals obres de millora i modernització que s'han realitzat i/o estan en execució a les infraestructures titularitat d'ADIF Alta Velocitat.

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

Taxes i cànons

La quantia de la taxa per utilització o aprofitament especial de béns del domini públic ferroviari serà l'establerta 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 a la Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica l'article 93.6 la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del Sector Ferroviari, capítol 5 d'aquest document.

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció dels articles 96 i següents (conforme a la modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, operada per la Llei 26/2022, de 19 de desembre), s'estableix que els administradors d'infraestructures ferroviàries determinaran les tarifes i que s'aprovarà un reglament adoptat pel Consell d'Administració que s'haurà de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat i els valors dels quals s'inclouran en la Declaració sobre la Xarxa.

Així mateix, 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, 'estableix:

«Aplicació provisional dels cànons vigents i suspensió de l'entrada en vigor de la modificació de determinades sancions. Seguirà sent aplicable el sistema per a la determinació dels cànons 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. Així mateix, continuarà sent aplicable el règim sancionador previst a 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 cànons ferroviaris».

En el cas que, a la data de publicació d'aquest document, l'administrador d'infraestructures ferroviàries es trobe 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 seran aplicables els Preus per la prestació de Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars a la RFIG i a les àrees de les zones de servei ferroviari administrades per l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, aprovades per acord del Consell d'Administració d'ADIF Alta Velocitat de data 28 de novembre de 2023, de conformitat amb l'article 102 de la Llei del Sector Ferroviari.

HORARI DE SERVEI 2024/2025

S'ha actualitzat el Calendari d'Adjudicació de Capacitat de l'Horari de Servei 2024/2025, d'acord amb les directrius de Rail Net Europe, RNE, per fer sol·licituds per part dels Candidats.

L'horari de servici 2026 entrarà en vigor el 14 de desembre de 2025 i tindrà vigència fins al 12 de desembre de 2026 (segons determina l'art. 7.2 de l'Ordre FOM/897/2005. S'inclouen les dates determinades per a la realització dels corresponents Ajustaments Concertats i els Ajustaments Mensuals. Així mateix, s'hi inclou el Catàleg actualitzat de Solcs Internacionals dels Corredors Ferroviaris de Mercaderies Atlàntic i Mediterrani.

NORMATIVA FERROVIÀRIA ACTUALITZADA

S'ha actualitzat l'Annex D «Documentació de Referència», amb la informació de la legislació en vigor més rellevant sobre el Sector Ferroviari a data 1 d'octubre de 2023, tant a nivell nacional com europeu, contenint addicionalment les referències sobre la normativa principal tècnica vigent.

MAPES

S'hi inclouen els Mapes de la RFIG, on s'ha actualitzat el contingut dels mateixos.

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

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARI A ESPANYA

El Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible a través dels seus plans estratègics, estableix unes directrius específiques per al desenvolupament de la política ferroviària al nostre país, coherent amb la política econòmica del Govern, que serveixi com a instrument per al creixement econòmic i la creació d'ocupació i que s'ajusti als criteris de consolidació pressupostària. S'hi defineix una cartera de serveis públics de l'Estat en matèria de transports, i és garantia de qualitat i 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 alt estàndard de sostenibilitat mediambiental.

Per a més informació consulteu: 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 Transports 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, directament dependents 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 d'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 seua 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 Velocitat.

d) L'entitat pública empresarial RENFE-Operadora.

e) L'entitat pública empresarial Enaire.

f) L'entitat pública empresarial de Sòl (SEPES). Correspon al titular de la Secretaria d'Estat la presidència d'aquesta entitat.

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

Organigrama del Ministeri Transports i Mobilitat Sostenible.

Per obtindre informació addicional consulteu el lloc web: https://www.transportes.gob.es/

ÒRGAN REGULADOR

Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, CNMC



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

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

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

La CNMC està dotada de personalitat jurídica pròpia i plena capacitat pública i privada i actua, en el desenvolupament de la seva activitat i per al compliment dels seus 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, també, i 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 zones de servei ferroviari, així com vetllar per que aquests siguen prestats en condicions objectives, transparents i no discriminatòries.

b) Garantir la igualtat entre empreses, així com entre qualsevol candidat, en les condicions d'accés al mercat dels serveis ferroviaris.

c) Determinar, a petició de les autoritats competents o de les empreses ferroviàries o candidats interessats, que l'objecte principal d'un servei internacional de transport ferroviari de viatgers és transportar viatgers entre estacions espanyoles i altres estats 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. En cas que decidiu que l'equilibri econòmic es pot veure en perill per causa del servei de transport de viatgers que pretengui explotar el candidat, indicarà els canvis possibles que s'hagen d'introduir al servei que 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, així com altres empreses involucrades en assumptes que han de ser verificats o comprovats per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, tota la informació necessària per a l'exercici de les seves funcions, en particular, amb la resolució de reclamacions, supervisió del mercat ferroviari, fins estadístiques i observació del mercat. El termini no podrà excedir un mes llevat que, en circumstàncies excepcionals, l'òrgan peticionari acordi i autoritzi una pròrroga limitada que no podrà excedir 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 cànons o l'adjudicació de capacitat.

g) Realitzar qualssevol altres funcions que li siguen atribuïdes per llei o per norma reglamentària.

h) Comprovar el compliment de les disposicions comptables aplicables i les disposicions sobre transparència financera establertes als apartats 3 i 4 de l'article 21 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en el marc de la normativa ferroviària, per a això qual podrà realitzar o encarregar la realització d'auditories als administradors d'infraestructures, als explotadors d'instal·lacions de servei i, si escau, a les empreses ferroviàries. En el cas 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, cosa que informarà les autoritats competents.

i) Vetllar perquè els cànons i els preus privats establerts per l'administrador d'infraestructures compleixin el que disposa el dret de la Unió Europea, la legislació del sector ferroviari i la seva normativa de desenvolupament i perquè no siguen discriminatoris.

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

a) La declaració sobre la xarxa, en les seves versions provisional i definitiva, així com els criteris establerts en aquesta, i en particular comprovarà si conté clàusules discriminatòries o atorga poders discrecionals a l'administrador d'infraestructures que aquest puga utilitzar 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 d'infraestructures ferroviàries 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, així com 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 d'infraestructures ferroviàries, inclosos els relatius als conflictes d'interessos, independència de les seves funcions essencials, imparcialitat de l'administrador de les infraestructures ferroviàries respecte a la gestió del trànsit i la planificació del manteniment, així com externalització i compartició funcions de l'administrador de les infraestructures ferroviàries.

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha d'estudiar totes les denúncies i, si s'escau, 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 seva 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 decidirà per iniciativa pròpia, quan correspongui, les mesures adequades per corregir discriminacions en perjudici dels candidats, distorsions del mercat i altres situacions indesitjables en aquests mercats, en particular respecte al que disposen els números 1r a 9è de l'apartat 1.f) de l'article 12.

En l'exercici de la funció de cooperació, per tal de supervisar la competència al mercat i coordinar els serveis de transport ferroviari internacional, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència 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 seves 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, així com per a la resolució dels conflictes que sorgeixin als 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 a l'àmbit ferroviari incorporada a els ordenaments nacionals, i cooperaran d'altres maneres per tal de coordinar les seves preses de decisions al conjunt de la Unió;
- Cooperarà, en el marc de les seues funcions reconegudes en aquest article, amb altres organismes reguladors afectats sobre qüestions relacionades amb serveis internacionals, per tal de preparar les seves decisions respectives i arribar a adoptar una resolució sobre la qüestió;
- Cooperarà i consultarà els organismes reguladors de tots els Estats membres, si escau 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, així com 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 la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència siga consultada 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 alhora en virtut de l'ordenament jurídic espanyol;
- En cas que la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència rebi una reclamació, o faci una investigació per iniciativa pròpia, transmetrà la informació pertinent a l'organisme regulador competent;
- 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 així ho acordin, per tal d'unificar les conseqüències de les seves decisions.

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

Al 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 en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, els explotadors d'instal·lacions de servei o prestadors dels serveis, així com les empreses ferroviàries i restants candidats, i que versin, en particular, sobre:

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

5. La prestació de serveis als corredors ferroviaris internacionals de transport de mercaderies.
6. Les reclamacions o investigacions relacionades amb una franja internacional quan siga procedent conèixer-la i resoldre-la i, en els altres casos, cooperarà amb els òrgans reguladors del mercat ferroviari dels altres Estats membres de la Unió Europea competents amb la franja internacional.
7. La gestió del trànsit.
8. La planificació de la renovació i el manteniment programat o no programat.
9. El compliment dels requisits de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, inclosos els relatius als conflictes d'interessos, la independència de les funcions essencials, la imparcialitat de l'administrador de les infraestructures ferroviàries respecte a la gestió del trànsit i la planificació del manteniment, així com 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 sol·licitarà la informació rellevant i iniciarà les consultes amb totes les parts implicades dins el termini d'un mes a partir de rebut de la reclamació. En cas d'una reclamació contra la negativa d'atorgar capacitat d'infraestructura, o contra els termes en què aquesta s'atorga, resoldrà per confirmar la decisió de l'administrador de la infraestructura o de la instal·lació de servei, o bé per requerir la modificació d'aquesta decisió de conformitat amb les instruccions específiques que es considerin apropiades.

ÒRGANS COL·LEGIATS

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

CIAF - Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris (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 obtindre 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. Dins 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 regulats a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre , de Règim Jurídic del Sector Públic.

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

a) Independència en la seva actuació, respecte de les funcions que té assignades en matèria de seguretat del transport ferrocarril.

b) Competència i responsabilitat en el desenvolupament i l'aplicació de les normes de seguretat ferroviària nacionals i internacionals, així com en el control dels procediments.

c) Promoció i difusió d'una cultura de seguretat ferroviària en tots els àmbits d'actuació..

d) Qualitat, eficàcia, eficiència i transparència en l'exercici de les seves funcions

L'AESF exercirà, com a autoritat responsable de la seguretat ferroviària, les 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 així com comprovar que mantenen els requisits..

c) Supervisar el compliment dels requisits essencials per part dels components d'interoperabilitat.

d) Autoritzar la posada en servei de vehicles.

e) Expedir, renovar, modificar o revocar els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, així com supervisar-los posteriorment.

f) Expedir, renovar, modificar o revocar les autoritzacions de seguretat dels administradors d'infraestructura, així com supervisar-les posteriorment

g) Proposar, elaborar i desenvolupar el marc normatiu de seguretat i supervisar-ne el compliment pels agents del sistema ferroviari, així com formular propostes, directrius i recomanacions normatives, incloses les especificacions tècniques dels subsistemes ferroviaris.

h) Realitzar el seguiment dels objectius i els nivells de seguretat a través dels indicadors i les estadístiques d'accidentalitat, així com elaborar informes en matèria de seguretat del transport ferroviari.

i) Organitzar i gestionar el Registre Especial Ferroviari, així com supervisar la deguda inscripció del personal ferroviari i de la matriculació del material rodant i dels inventaris, estadístiques i bases de dades relacionades amb la seguretat del transport ferroviari, inclosos els inventaris d'infraestructures.

j) Concedir l'homologació i, si escau, suspendre-la i revocar-la, dels centres de formació i centres de reconeixement psicofísic del personal ferroviari.

k) Concedir l'homologació i, si escau, suspendre-la i revocar-la, dels centres de manteniment, així com la certificació de les entitats encarregades de manteniment.

l) Exercir les competències del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en matèria de personal ferroviari, i en particular, atorgar, renovar, suspendre i revocar les llicències i títols de conducció de personal ferroviari, així com proposar el contingut de les proves d'obtenció de títols habilitants del personal ferroviari, aprovar els continguts mínims dels programes de formació per a l'obtenció de les habilitacions i les condicions de capacitat psicofísica per a la certificació de valoració daptitud personal.

m) Assistir i participar als 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 corresponguen a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

p) Exercir la potestat sancionadora en matèria de seguretat ferroviària.

q) Les altres funcions que se li assignin per norma legalment o reglamentàriament.

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

ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES, ADIF

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, a l'Estatut d'Adif i per allò establert a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, i per la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, especialment quan exerceixin potestats administratives, en la legislació pressupostària i altres normes de desenvolupament que li són aplicables. Si no hi ha aquestes normes, se li aplicarà l'ordenament jurídic privat.

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

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

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF - ALTA VELOCIDAD

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

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

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

ORGANIGRAMA DE ADIF - ALTA VELOCIDAD



Funcions ADIF - Alta Velocitat

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

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

b) La construcció amb recursos aliens d'infraestructures ferroviàries, conforme al conveni corresponent.

c) L'administració de les infraestructures ferroviàries de la seva titularitat i de les que se li encomanin mitjançant el conveni oportú.

d) La prestació del paquet d'accés mínim a la infraestructura ferroviària i la realització dels mecanismes de coordinació, recollits en l'article 20.2.

e) El control, vigilància i inspecció de la infraestructura ferroviària que administri, de les seves zones de protecció i de la circulació ferroviària que s'hi produeixi.

f) L'explotació dels béns de la seva titularitat, la dels béns que li siguen adscrits i la d'aquells la gestió dels quals se li encomani.

g) L'elaboració, l'aprovació i la publicació de la declaració sobre la xarxa.

h) L'adjudicació de capacitat d'infraestructura a les empreses ferroviàries i la resta de candidats enumerats a l'article 34 que ho sol·licitin i la celebració d'acords marc amb aquelles.

i) La prestació, si escau, dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.

j) L'aprovació i el cobrament dels preus privats per la prestació dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari.

k) La determinació, la revisió i el cobrament dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries, d'acord amb el règim legal i reglamentari d'aplicació.

l) La cooperació amb els organismes que en altres estats membres de la Unió Europea administrin les infraestructures ferroviàries, prevista a l'article 20.3, per establir i adjudicar capacitat d'infraestructura que abasti més d'una xarxa nacional, així com la participació i cooperació a la Xarxa Europea d'administradors d'infraestructuress.

m) La resolució de les reclamacions de responsabilitat patrimonial que es formulin respecte de la seva actuació.

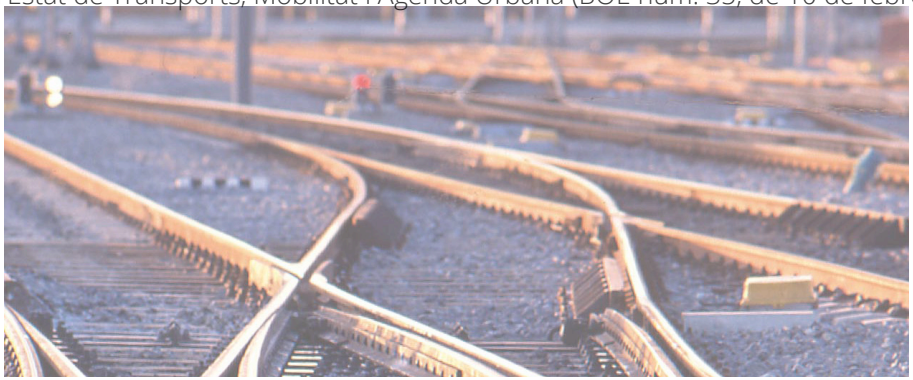
n) L'elaboració i l'execució d'estudis o projectes en matèria de mobilitat sostenible o de transport ferroviari.

o) Qualssevol 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 Velocitat i Adif, podran 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 podran encomanar-se la gestió de la capacitat d'infraestructures i, a causa de la interconnexió de les xarxes l'administració de les quals tenen atribuïdes ambdues entitats, i com a excepció al que preveu l'article 19.1, també la gestió dels sistemes de control, de circulació i de seguretat.

ADIF-Alta Velocitat ha encomanat la realització de determinades activitats a l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, Adif, segons Conveni d'Encomana de Gestió aprovat per acord del Consell d'Administració d'ADIF- Alta Velocitat en 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

Això no obstant, això anterior, ADIF-Alta Velocitat manté les competències i responsabilitats que com a administrador d'infraestructura ferroviària li són pròpies.

MISSIÓ I VISIÓ

ADIF - Alta Velocitat és una entitat pública empresarial, adscrita al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i exerceix un paper principal com a dinamitzador del sector ferroviari, fent del ferrocarril el mitjà de transport per excel·lència i 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 nou model de transició ecològica.

EMPRESES 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 EE.FF. 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, així com les característiques i la descripció de les instal·lacions de servei i la prestació de serveis en aquestes instal·lacions.

S'hi exposen les característiques de la infraestructura posada a disposició dels diferents candidats per a l'adjudicació de capacitat i s'informa sobre la capacitat de cada tram de la xarxa i sobre les condicions d'accés a aquesta. 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 EE. FF.

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

1.2.1. XARXA FERROVIARIA D'INTERÈS GENERAL, RFIG

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

Tots els elements que formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'inclouran al Catàleg de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, on es relacionaran les línies i trams d'acord amb un codi oficial, expressant-ne l'origen i la destinació i una breu referència característiques tècniques, així com 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 gestionada per l'administrador d'infraestructures, de conformitat amb el que indica l'Ordre FOM 710/2015, de 30 de gener, actualitzada d'acord amb això indicat a l'Ordre FOM/925/2018, de 10 de setembre, ia les ordres TMA/1240/2020, de 8 de desembre, Ordre TMA/488/2021, de 19 de maig, i Ordre TMA/1108/2022, d'11 de novembre, i el que disposa Art. 4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

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

GRANS XIFRES D'ADIF - ALTA VELOCITAT	
Actius no corrents	51.835.273* miles €
Fons Propis	14.355.864* miles €
Patrimoni Net	27.093.379* miles €
Empleats ADIF-Alta Velocitat	249(1)

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

ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS	
Num d' estacions	46

Dades a 31/12/2024

INFRAESTRUCTURA I CIRCULACIÓ		
(*) Xarxa Ferroviària Titularitat d'ADIF - Alta Velocitat	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.
Líneas dotadas con CTC	3.905,9	Km.
Línia electrificada	3.752,3	Km.
(**)Núm. Circulacions de Trens	389.484	

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

** Estimació anual basada en 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 trasposades a la legislació nacional, a més de la seva normativa de desenvolupament i altres disposicions. Així mateix, inclou la normativa tècnica aplicable. Les referències a aquestes disposicions es poden consultar a l'Annex D d'aquest document.

1.3.2. ESTATUS JURÍDIC DE LA DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA

Consideracions generals

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

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

Informació sobre Seguretat a 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, en el cas que en el contingut de la DR hi haja discrepància amb el que recull els documents tècnics i reglamentaris vigents en matèria de seguretat i interoperabilitat ferroviàries, hauran 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 realitzi 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 haja una interfície directa entre l'Administrador d'Infraestructura (AI) i l'Empresa Ferroviària (EF), unificant els criteris d'operació dels diferents AI a les diferents amplades de la Xarxa.

D'acord amb la normativa vigent, i en concret de conformitat amb el títol V de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària, l'administrador d'infraestructures, disposa de la corresponent Autorització de Seguretat renovada per l'Agència Estatal de Seguretat, segons resolució de data 26/11/2020 i posteriorment revisada per a la inclusió al 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 al 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

A 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 serveis ferroviaris i el sistema d'incentius.

Així mateix, es facilita informació sobre el procediment que cal seguir en aquelles reclamacions que presentin les empreses ferroviàries i altres candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que versin sobre qüestions referides a l'aplicació d'aquesta Declaració sobre la Xarxa, els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats, 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 aquestes, així com 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 a allò establert a l'Annex III de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari i al que indica l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la Declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

L'estructura d'aquest document és, alhora, coherent amb l'índex comú fixat per Rail Net Europe, d'acord amb l'última actualització de l'estructura comuna i la Guia d'Implementació aprovada per Rail Net Europe a l'Assemblea General celebrada amb data 31 de maig de 2023, organització a què contribueix activament l'administrador d'infraestructures ferroviàries. En aquesta Declaració s'ha aplicat l'estructura comuna de RNE, l'objectiu de la qual és que tots els Candidats i Empreses Ferroviàries puguen accedir a documents similars als diferents països, disposant 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 velocitat de les empreses ferroviàries.

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

CAPÍTOL 5
Serveis d'ADIF-Alta Velocitat; Descripció dels serveis que pot prestar ADIF-Alta Velocitat 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 els procediments de gestió del trànsit, inclosos els procediments que cal seguir en cas d'incidents, (normes relatives a les obligacions que el sol·licitant i/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.

ANNEXXOS
Als diferents annexos s'ha agrupat tota la informació que pot ser objecte de freqüent actualització, 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 i serveis d'ADIF-Alta Velocitat, 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 ADIF-Alta Velocitat.

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 restriccions de la capacitat.

CATÀLEG 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 realitzats cada mes.

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

1.5.1. PERÍODE DE VIGÈNCIA

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

1.5.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN

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

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

1.5.3. PUBLICACIÓ I DISTRIBUCIÓ

Aprovada la Declaració sobre la Xarxa pel Consell d'Administració d'ADIF- Alta Velocitat es publica a la web, www.adifaltavelocitat.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, així com en llengua anglesa. En cas de discrepància quant al contingut, prevaldrà la versió en llengua castellana.

1.6. Directori d'ADIF - Alta Velocitat

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

Tot seguit, es detalla el Directori d'ADIF-Alta Velocitat.

ADIF Alta Velocitat

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

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, del 22 de setembre del 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, millorant l'eficiència del transport ferroviari de mercaderies en relació amb altres mitjans carruatge.
- 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 adequada de transport mercaderies d'acord amb les necessitats del mercat i garantir el compliment dels objectius comuns de puntualitat dels trens de mercaderies.
- Promoure la intermodalitat entre el ferrocarril i altres modes de transport mitjançant la integració de les terminals en el procés de gestió dels corredors.

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

Corredor Atlàntic

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

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 Línia Figueras Perpignan S.A. (LFP), Société Nationale des Chemins de fer Français – Réseau (SNCF Réseau), Oc'Via (Oc'Via), Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Sž – Infrastruktura d.o.o. (Sž-Infra), Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (MÁV); Vasúti Pályakapacitás-elosztó Korlátolt Felelősségű Társaság (VPE), HŽ Infrastruktura d.o.o. (HŽI), componen aquest Corredor.

El Corredor Mediterrani connecta Madrid, Algesires i els principals ports de la costa Est Espanyola amb Europa a través de França, suma més de 7.000 Km. de vies al llarg de l'eix Almeria-València/Algesires_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon- Turin-Milan-Verona-Pàdua/Venice-Trieste/ Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

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

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

1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) I ALTRES COOPERACIONS INTERNACIONALS

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

Per obtindre 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 d'infraestructures ferroviàries, OSS Adif: C/ Agustín de Foxá, 50 (edifici 21) Estació de Madrid Chamartín Clara Campoamor ES_28036 Madrid - fbartplome@adif.es

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

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

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

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 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. GÁLIBO 39
2.3.5. LÍMIT DE CÀRREGA 40
2.3.6. RAMPES CARACTERÍSTIQUES 41
2.3.7. VELOCITATS MÀXIMAS 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 VELOCITAT 59

2.1. Introducció

Aquest capítol descriu les característiques principals de les infraestructures ferroviàries gestionades per l'administrador d'infraestructures. La infraestructura

ferroviària, conforme es determina a l'article 3 de la Llei del Sector Ferroviari i en l'annex IV, està formada pels elements següents, sempre que formen part de les vies principals i de les de servici, a excepció de les vies situades dins dels tallers de reparació de material rodant i dels dipòsits o dels 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 de paleta, 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; passejades i vials; murs de tancament, tanques i tanques; bandes protectores contra el foc; dispositius per a l'escalfament dels aparells de via; paraneus.

c) Obres civils: ponts, talls i altres passos superiors, túnels, trinxeres cobertes i altres passos inferiors; murs de sosteniment i obres de protecció contra allaus i despreniments, etc.

d) Passos a nivell, incloses les instal·lacions destinades a garantir la seguretat de la circulació per carretera.

e) Superestructures, especialment: carrils, carrils de coll i contracarrils; travesses i llongrines, material divers de subjecció, balast, inclosa la graveta i la sorra; aparells de via; plaques giratòries i carros transbordadors (a excepció dels exclusivament reservats a les màquines de tracció).

f) Calçades dels patris de viatgers i mercaderies, compresos els accessos per carretera i per a passatgers que arribin o 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 utilitzats pel servei d'infraestructures, inclosa una part de les instal·lacions destinades a la recaptació de les tarifes de transport.

k) Canviadors d'ample.

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

2.2. Ámbit de la Xarxa titularitat d'ADIF - Alta Velocitat

L'administració de les infraestructures ferroviàries i la seua construcció correspondran, dins de l'àmbit de competència estatal, a una o diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que tindran personalitat jurídica pròpia, plena capacitat d'obrar d'obrar per al compliment dels seus fins i patrimoni propi i es regiran pel que estableix la Llei del sector ferroviari, els seus propis estatuts i la legislació pressupostària i les altres normes de desplegament que li siguen 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 Velocitat ha encomanat a Adif, entre d'altres, la gestió de la capacitat de la infraestructura, dels sistemes de control, de circulació i de seguretat.

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

La xarxa titularitat d'ADIF – Alta Velocitat està composta per línies principalment de trànsit de Viatgers. Consta de línies de dues amplades de via diferents:

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

Algunes seccions de línies compten amb el denominat tercer carril, és a dir, els trams estan dotats de doble ample (ibèric i estàndard), aquestes vies d'ample mixta permeten la circulació de trens per les dues amplades amb un únic sistema de bloqueig. Les línies principals de la xarxa titularitat d'ADIF - Alta Velocitat tenen doble via.

Als Mapes s'inclouen informacions relatives a identificació i situació de les principals estacions i nusos ferroviaris de la Xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures, així com les distàncies quilomètriques entre aquells, 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 dels documents legislatius i normatius vigents en matèria de seguretat i interoperabilitat ferroviàries, pevaldrà aquest últim..

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

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

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

a Xarxa titularitat d'ADIF - Alta Velocitat està connectada amb la xarxa de França (SNCF Réseau) en ample UIC per Figueres - Vilafant a través de 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 frontereres les infraestructures ferroviàries incloses a la RFIG situades a les fronteres amb França i Portugal. Aquestes seccions s'identificaran com a tals al Catàleg d'infraestructures ferroviàries de la RFIG, amb indicació de les estacions que les limiten. Reglamentàriament es podran establir, a fi de facilitar el trànsit ferroviari transfronterer, excepcions a la normativa aplicable a la resta de la RFIG sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, que seran aplicables a les circulacions que tinguen origen o destí a l'estació de la RFIG que delimita la secció fronterera.

SECCIONS TRANSFRONTERISES					
SECCIONS TRANSFRONTERISES	ESTACIONS FRONTERES	ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES	CONDICIONS OPERATIVES		
			AMPLE	ELECTRIFICACIÓ	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTARIA
ESPAÑA / FRANCIA	Figueres Vilafant - Perpignan	Adif - LFP, S.A.	1435 (mm)	25 KV CA / 1,5 KV CC	Consigna AO/CO Nº 04/22
ESPAÑA / PORTUGAL	Badajoz - Elvas	Adif - IP	1668 (mm)	NO / NO	Consigna CO- nº 4/23 (León), nº 8/23 (Sevilla) / IET nº 04 IP.- (Direcció de Circulació Ferroviària - DCF)

PORTS AMB CONNEXIÓ A LA RFIG		
PORT	PUNT DE CONNEXIÓ FÍSICA	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTÀRIA
Santander	A 1200 m del senyal M4 (sota el pont de l'autovia S-10). Delimitat per cartells.	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.	Consigna AO/CO núm. 2/22
Pasaia	Portes d'accés al Port, Pk 629 618, a 25 m del senyal M1 Delimitat per cartells	Consigna AO/CO núm. 2/19
Tarragona	Connexió 1: al centre de la fuita 6/8, coincident amb el pk 274/468 de la línia 210 de Miraflores a Tarragona. Connexió 2: a 18,544 metres abans del senyal S2/P3, al costat Port.	Consigna CO Nº 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 en PK 000 018. 2. Branc Torre Arenillas-Vedat de Palos, senyal quadrat de parada absoluta i calç descarrilador X4.	Consigna AO/CO núm. 0027/17
Málaga	km 0,646 del Ramal, a continuació del Passeig Marítim Antonio Machado. Coincideix amb el punt funcional. Senyalitzat mitjançant cartells.	Consigna AO/CO núm. 00001/21
Sevilla	Situat a la línia de connexió La Salut - Port de Sevilla PK 001 717. A la banda port del pont que creua sobre el riu Guadaira. Senyalitzat mitjançant cartelló.	Consigna AO/CO núm. 0001/22
Bahía de Algeciras	Branc d'accés Algesires Estació - Port d'Algesires. Exactament sota el passeig de la Conferència d'aquesta ciutat. Senyalitzat mitjançant cartelló.	Consigna CO Nº 0002/20
Castelló	Balisa de senyal, a 5 metres del senyal S2/PT amb PK:0 137 de Les Palmes pel costat port.	Referència 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 per els senyals SP5 - SP7 i SP9A - SP9B - SP9C a la sortida.	Consigna AO/CO núm. 3-18 connexió APv- FSLL
Cartagena	P.K. 11 310 de la línia de connexió, distant 800 metres del senyal M1 d'Escombreras.	SENSE CONSIGNA PUBLICADA Consigna ATOI_CTOI 00001-22 baixa 1M i accés port
Alicante	Es troba situat a l'aturada de la balisa ASFA del senyal E3 d'entrada a l'estació de Sant Gabriel.	Consigna AO/CO 00002-19 Port Alacante

PORTS AMB CONNEXIÓ A LA RFIG		
PORT	PUNT DE CONNEXIÓ FÍSICA	DOCUMENTACIÓ REGLAMENTÀRIA
Gijón (ample ibèric)	a) Línia 152 Gijón Puerto - Veriña: a 100 metres del senyal 14S direcció Estació de Veriña. b) Línia 150 Aboño - Veriña: a 25 metres del senyal E1 corresponent a l'enclavament del Port direcció Aboño. Senyalitzat mitjançant cartells.	Consigna AO/CO núm. 280/327
Gijón (ample mètric)	P.K. 8 124 on s'ubica el pal de punt protegit d'entrada a l'estació d'Aboño Mercaderies. Senyalitzat mitjançant cartells.	Consigna AO/CO 4/23
Aviles(ample ibèric)	PPortó existent a la tanca perimetral, en direcció del Port, després de passar el desviament nº19 de l'estació de San Juan de Nieva. Senyalitzat mitjançant cartells.	Consigna AO/CO núm. 07/19
Aviles (ample mètric)	P.K. 1 020 de la Línia 758 La Maruca Mercaderies - Port d'Avilés. Senyalitzat mitjançant cartells.	Consigna AO/CO núm. 08/19
Vilagarcía de Arousa	P.K. 53,931 a 22 metres del senyal S2/P en sentit cap al Port. Senyalitzat mitjançant cartells.	Consigna AO/CO núm. 292/390
A Coruña	P.K. 545,841, referit a la línia 834, a la punta de l'espadí del desviament C1 de la Xarxa del Port de A Coruña. Senyalitzat mitjançant cartells.	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 Port de Ferrol. Senyalitzat mitjançant cartells.	Consigna AO/CO núm. 03/21
Marín	El PK 5,404 del branc de connexió a 20,20m del senyal SPM, en direcció al port. Senyalitzat mitjançant cartells.	Consigna AO/CO núm. 15/19
Vigo	La porta de tancament de la tanca que separa la terminal d'Adif del port, situada a continuació del calç X13. Senyalitzat mitjançant cartells.	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, gestionada per 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 una altra, és la següent:

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

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

ICL Anual

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

ICL Mensual

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

2.3.1. TIPOLOGIA DE VIES

La xarxa de titularitat de l'administrador d'infraestructures està composta fonamentalment per línies de via doble electrificada.

Veure Mapes que s'inclouen com a document annex a 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 a aquesta DR, es representen els tipus de via existents a la Xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures.

2.3.3. ESTACIONS DE VIATGERS I TERMINALS DE TRANSPORT DE MERCADERIES

Veure 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 a aquesta DR.

2.3.4. GÀLIB

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

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

El compliment d'aquesta Instrucció garanteix la seguretat de la circulació ferroviària, en evitar-se les interferències entre els vehicles i d'aquests 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 de infraestructura, material rodant i energia dels sistemes ferroviaris transeuropeus d'alta velocitat i convencional.A la mateixa Instrucció, es defineixen entre altres els conceptes següents:

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

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

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

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

2.3.5. LÍMIT DE CÀRREGA

MASSA PER EIX I MASSA PER METRO LINEAL

Les línies i trams de la RFIG d'ample ibèric titularitat d'ADIF - Alta Velocitat estan classificades, a aquest efecte, en dues categories, les característiques definitòries de les quals es recullen al següent quadre, en funció de la càrrega admesa per eix i per metre lineal.

CATEGORÍA DE LES LÍNIES	MASSA MÀXIMA	
	PER EIX	PER METRO
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 Velocitat 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 d'infraestructures ferroviàries per a cadascuna de les línies o trams pels que haja de circular.

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

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

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

2.3.6. RAMPES CARACTERÍSTIQUES

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

2.3.7. VELOCITATS MÀXIMAS

TIPUS DEL MATERIAL RODANT

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

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

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

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

CUADRO DE VELOCIDADES MÁXIMAS

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

Actualment, la infraestructura gestionada per 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 d'infraestructures ferroviàries promou mesures de gestió que possibilitin i satisfacin la demanda d'augment de longituds dels trens per part de les EE.FF.

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 ia la Direcció de Trànsit (H24) de l'administrador d'infraestructures per als trens immediats.



2.3.9. SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA ELÈCTRICA

La Xarxa titularitat d'ADIF - Alta Velocitat compta amb **3.752,3 Km**. de línies electrificades, en les dues amplades de via, emprant-se dos tipus diferents de tensió.

CORRENT ALTERN

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

CORRENT CONTINU

S'utilitza, 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 Velocitat, així com 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 al Registre d'Infraestructures a l'ús de fregadors de coure o aliatge de coure en algunes línies concretes de la Xarxa de Rodalies / Rodalies, ia partir de l'1 de gener de 2028, a 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 SENYALITZACIÓ

S'entén per instal·lació de seguretat els components, equips i sistemes o conjunt d'ells, homologats, instal·lats a terra ia bord dels vehicles per tal de 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 sobre temperatura a òrgans de rodament i fre.
- Sistemes auxiliars de detecció en via: Detectors de caixes calentes i frens engarrotats; detectors de caiguda d'Objectes a la via; detectors d'impacte en via; detectors de vent lateral.
- Sistemes de protecció pas a pas.

La Xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries compta amb 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, així com dels sistemes auxiliars que en cada cas s'hagen de considerar, en compliment de la funcionalitat establerta al Programa d'Explotació corresponent.

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

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

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

Comptadors d'Eixos (CE

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

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

BLOQUEJOS

Bloqueig de Control Automàtic (BCA)

La distància de seguretat es manté regulant la velocitat del tren, de manera que 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 gestionada per l'administrador d'infraestructures. A l'apartat corresponent a sistemes de seguretat es detallen els diferents sistemes disponibles.

Bloqueig de Senyalització Lateral (BSL)

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

Bloqueig d'alliberament automàtic (BLA)

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

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

Bloqueig Automàtic (BA)

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

S'inclouen als mapes en document annex a aquesta DR, els bloquejos existents 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. que permet la seva comunicació i monitorització remotes.

CRC, Centre de Regulació de Circulació

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

CTC, Control de Trànsit Centralitzat

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

LRO, Lloc Regional d'Operacions

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

LLO, Lloc Local d'Operacions

Des d'ell 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 LRO.

LC, Lloc de Comandament

Centre específic de l'administrador d'infraestructures ferroviàries encarregat 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 hagen d'estar equipats amb algun d'aquests sistemes, la qual cosa s'indicarà al Manual de capacitats.

Radiotelefonia

Mitjà de comunicació entre personal dels vehicles, de les estacions, del PM i de plena via. Estan inclosos en aquest concepte, 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 lERTMS permetrà la interoperabilitat ferroviària europea. Les línies d'alta velocitat ja disposen de GSM-R.

Tren-Terra

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

Sistema de Radiotelefonia 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'ASF, 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 radiotelefonia analògica (Equip Mòbil de Ràdio), tant embarcats com a terra.

En aquest sentit, l'ETC complementa i desenvolupa allò previst pel Llibre Cinquè del RCF [L3] (i en particular l'article 5.1.1.1.) en relació amb els «sistemes de radiotelefonia», 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 radiotelefonia analògica disponible a la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) d'ample 1.000 mm.

2.3.13. SISTEMES DE CONTROL I PROTECCIÓ DEL TREN

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

Es detallen als mapes, en document annex a 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 governa la seva 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 realitzar en cabina les operacions corresponents.

SISTEMES DE PROTECCIÓ DEL TREN

ASFA, Anunci de senyals i 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 duu a terme funcions de:

- Informació de senyals en cabina
- Supervisió de corbes de velocitat de control en determinats punts del traçat en aproximar-se a un senyal.
- Parada automàtica del vehicle en determinades situacions, com ara la superació d'un senyal en parada o l'absència de determinats 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 en totes les línies principals de la XFIG titularitat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

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 en els equips embarcats amb la funcionalitat desplegada en via, determina el següent:

Com a conseqüència de l'avenç tecnològic i la 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 estos passen a treballar amb la versió final de referència del sistema (ASFA v4.2) són les següents:

- Xarxa d'ample mètric (RAM):

  Versions anteriors a la versió ASFA v4, data límit: 30 de juny de 2025.
  Versions anteriors a la versió ASFA v4.2, 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 v4.2, 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 Velocitat està alineat amb l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA) i en concret al seu Eix 6, Cadenes Logístiques Intermodals i Intel·ligents que proposa, entre les seves línies de 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, puguen valorar els condicionants necessaris que han de complir per poder desenvolupar el projecte.

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

A tots dos corredors, les empreses ferroviàries interessades a iniciar serveis de transport d'Autopista Ferroviària hauran 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 EE.FF. al Registre General de Documents Reglamentaris, RGD, per descartar possibles interferències amb la infraestructura i disposar de la corresponent acreditació per poder circular en les condicions que s'hi defineixin.

2.3.15. PROTECCIÓ I SEGURETAT

ADIF Alta Velocitat 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, per tal de preservar el patrimoni de l'empresa, la seguretat de les persones i de les mercaderies, així com 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 es troben distribuïts territorialment i que atenen i gestionen de manera immediata, les alertes i alarmes que es produeixin en el seu àmbit d'actuació, activa els recursos necessaris per al seu tractament i recull i transmet la informació necessària per a la gestió integral. Els CPS territorials estan coordinats pel Centre d'Autoprotecció i Seguretat (CASH24) integrat al Centre de Gestió de Xarxa H24.

La RFIG administrada per l'administrador d'infraestructures disposa de Plans d'Autoprotecció de les infraestructures determinades a l'annex I de la Norma Bàsica d'Autoprotecció dels centres, establiments i dependències dedicats a activitats que puguen donar origen a situacions d'emergència, aprovada per Reial Decret 393/2007, de 23 de març, on es realitza 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 estan transferides les competències en matèria de protecció civil.

Aquestes infraestructures són les següents:

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

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

2.4. Restricciones de Tráfico

2.4.1. INFRAESTRUCTURAS ESPECIALIZADAS

Per tal de 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/hi 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.

ORDE PRIORITAT	CARACTERÍSTIQU
1º	Relacions >380km
2º	Trens a tipu 300 km/h o més

Taula 2: Línies declarades especialitzade

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, en no existir línies alternatives per a aquest servei.

2.4.2. NORMATIVA MEDIAMBIENTAL

L'administrador d'infraestructures i EE.FF. hauran de complir amb allò estipulat al 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 d'infraestructures ferroviàries s'articulen al Pla de Prevenció d'Incendis a la Via ia 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, revisant-se i actualitzant-se anualment.

El Centre de Gestió de la Xarxa H24 de l'administrador d'infraestructures coordina les EE. FF i a les àrees de manteniment de la infraestructura i de gestió de trànsit per reduir al màxim la possibilitat dincendis. 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 i/oa les aigües per abocament de substàncies contaminants, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, com a titular dels terrenys afectats, estarà obligat a comunicar a les administracions públiques competents el fet , ia actuar d'acord amb els seus requeriments i la legislació vigent en matèria de sòls contaminats, podent adoptar les mesures necessàries quant a restricció del trànsit de trens. Les EE.FF. estaran obligades a col·laborar amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries en la mesura que els correspongui (bé com a causants de l'accident i/o bé com a transportistes de la substància contaminant) per al restabliment de la situació inicial.

En aquests casos, és aplicable el procediment d'actuació davant d'emergències que afecten el medi ambient i requereix una actuació coordinada mitjançant un únic interlocutor i gestor en aquestes emergències entre les diferents direccions d'ADIF i ADIF AV implicades o els servicis d'intervenció en emergències. Aquest procediment estableix els criteris generals d'actuació davant d'emergències que afecten directament o indirectament el medi ambient, 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 incidents que originen una emergència ambiental s'han de comunicar a l'òrgan corporatiu de medi ambient per a posar en marxa els procediments interns que minimitzen el risc, així com per a valorar el succés. D'aquesta manera, es farà 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 certifique el final de la descontaminació.



Igualment, existeix un procediment d'actuació en cas d'incidències ambientals menors per a aquells casos qie es poden controlar amb mitjans propis per part d'un nombre reduït de persones, per mitjà 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 seus corresponents plans d'acció per als grans eixos ferroviaris, entenent com a tals aquells trams ferroviaris que superin les 30.000 circulacions/any.

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

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

D'altra banda, l'Agència Ferroviària 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 Especificació Tècniques hi ha la del Soroll, que estableix , entre altres, els valors límits de soroll per a unitats estacionades i la seva posada en marxa, el seu soroll de pas i el soroll a cabina.

2.4.3. TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

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

Les principals restriccions de trànsit contemplades són les següents:

- Els trens que transportin mercaderies perilloses han d'utilitzar necessàriament, quan n'hi haja, les línies que circumval·len les poblacions, excepte quan hagen de realitzar operacions de càrrega i descàrrega en aquestes poblacions.
- No es podran planificar, en general, estacionaments a estacions de nuclis habitats.
- No es podran programar, en general, parades a túnels de més de 100 metres de longitud.

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

La circulació de mercaderies perilloses en alguns trams requerirà 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 a aquesta DR, s'indica si la instal·lació permet l'emmagatzematge, l'estacionament i/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 venir donades, per diversos motius de diferent naturalesa, destaquen entre d'altres els següents:

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

En els túnels amb una longitud igual o superior a 20.000 metres, per a remolcar trens de mercaderies i mercaderies perilloses, les locomotores disposaran d'un equipament similar al del material rodant de passatgers de categoria B, pel fet que tinguen la capacitat de circulació del tren i que aquest circule fins a un Punt d'Evacuació i Rescat; a més, comptaran amb un dispositiu d'autorescat per al maquinista i les altres persones a bord.

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

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 pugueren imposar alguna restricció de circulació als túnels, l'administrador d'infraestructures publica la normativa corresponent que regula les restriccions aplicables en cada cas, a la Informació de Circulació de les Línies, **ICL**, que es troba disponible per a la EE.FF. al Registre General de Documents Reglamentaris, **RGD**. Vegeu el punt 2.3.5 Límit de càrrega.

2.5. Disponibilidad 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 Velocitat estan telemandades mitjançant CTC

Així mateix, l'administrador d'infraestructures ferroviàries té encomanada una tasca contínua de conservació i inversió en les línies de titularitat, ja siga 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 tingui irremeiablement veure's afectat per aquestes obres, l'administrador d'infraestructures procurarà produir les menors pertorbacions possibles i promouran millores en la infraestructura que red'undaran en un millor servei per part de l'administrador d'infraestructures. Vegeu l'apartat 4.3 Assignació de Capacitat per a Manteniment, renovació i millores a la Xarxa Titularitat de l'administrador d'infraestructures, al capítol 4 d'aquest document.

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

https://www.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 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 del qual està disponible a la següent adreça electrònica:

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

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

2.6.1. ACTUACIONS PREVISTES

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

Corredor Mediterrani: Castelló-Tarragona

Any 2024: Obres en curs Any

2025: Obres en curs

Corredor Mediterrani: Castelló-València. 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 – Castelló – Vandellós.

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs/ Fase de proves

Corredor Mediterrani: Xàtiva -L'Alzina. Canvi d'ample i renovació de via

Any 2024: Obres en curs

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

Corredor Mediterrani: Xàtiva -L'Alzina. ERTMS N2

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs / Fase de proves



Connexió ferroviària de la nova estació 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. Sant Isidre-Alacant i Variant de connexió de la nova Estació d'Elx 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 València – Joaquín Sorolla

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Estació d'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

Nou edifici 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 Rodona / Bifurcació Arcade.

Any 2024: Licitació de les obres/obres en curs

Any 2025: Obres en curs/Expedient Posada en Servei

LAV Galícia: Aixecament 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 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 Palència- Santander: Palència – Alar del Rey (Nogueres).

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Palència- Santander: Nogueres de Pisuerga-Reinosa

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

LAV Valladolid – Palència-Lleó. Accés ferroviari sud a Palència. Plataforma i via

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Valladolid – Palència-Lleó. Accés ferroviari sud a Palència. Control, Comandament i Senyalització

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

Plataforma de connexió de les LAVs 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 LAVs 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 Saragossa-Pamplona: Castejón-Tafalla

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Saragossa-Pamplona: Tafalla -Pamplona (Tafalla – Campanes)

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 Basc – Frontera Francesa. Parcel · la: Burgos - Vitòria

Any 2024: Redacció de Projecte

Any 2025: Redacció de Projecte

LAV Vitòria-Bilbao-Sant Sebastià: Vitòria-Bilbao (Exclosos accessos i integració a Vitòria i Bilbao)

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Vitòria-Bilbao-Sant Sebastià: 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 a la LAV Vitòria-Bilbao-Sant Sebastià

Any 2024: Redacció projecte

Any 2025: Redacció projecte / Licitació obres

Estació d'Atotxa a Sant Sebastià

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Expedient Posada en Servei/En servei

ÚS: Obres de la nova estació d'Atotxa en execució per ETS (Gobern 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 Vitòria-Gasteiz

Any 2024: Obres en curs / En servei

LAV Múrcia-Almeria: Estació de Múrcia – Lorca

Any 2024: Obres en curs

Any 2025: Obres en curs

LAV Múrcia-Almeria: Integració a Lorca

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

Any 2025: Obres en curs

LAV Múrcia-Almeria: Lorca-Almeria
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Obres en curs

Instal·lació de GSM-R a la LAV Múrcia-Almeria
Any 2024: Licitació/ Obres en curs
Any 2025: Obres en curs

LAV Múrcia-Cartagena: Riquelme-Torrepacheco
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Obres en curs

LAV Múrcia-Cartagena: Torrepacheco-Cartagena
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Obres en curs

BAIX 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

BAIX Madrid-Sevilla. Renovació integral de la infraestructura.
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Finalització obres / En servei

BAIX 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 Fred
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 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 LAVs Madrid-Sevilla i Còrdova-Màlaga. Bypass d'Almodóvar. Almodóvar del Río (Còrdova)
Any 2024: Obres en curs/ Posada en servei

LAV Madrid-Extremadura. Parcel · la: Oropesa/Talayuela -Plasència
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Obres en curs

LAV Madrid-Extremadura Muntatge de via. Parcel · la: Oropesa/ Talayuela -Plasència
Any 2024: Obres en curs (base de muntatge)
Any 2025: Finalització d'obres (base de muntatge)

LAV Madrid-Extremadura LAC. Parcel · la: Oropesa/Talayuela -Plasència
Any 2024: Licitació d'obres
Any 2025: Obres en curs

LAV Madrid-Extremadura: Plasència – 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: Plasència – Badajoz. Electrificació
Any 2024: En servei

Duplicació de via Mèrida-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

Nou accés a terminal T4 de Baralles en ample estàndard (tercer carril)
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Fase de proves/Expedient Posada en Servei

Connexió nou accés 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 d'Atocha. Construcció Vies AV 16 i 17
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Obres en curs

Remodelació de l'Estació d'Atocha. Fase II
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Obres en curs

Estación de la Sagrera: Estructura, Accesos y Sector Sant Andreu
Any 2024: Obres en curs
Any 2025: Obres en curs

Projecte Constructiu de millora capacitat mitjançant 2 vies mànec i la renovació del sistema d'electrificació de la plataforma de vies entre Porta d'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 dArousa – 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. ACTUALITZACIÓ D'ACTIUS DE LA RFIG TITULARITAT D'ADIF-ALTA VELOCITAT

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

MODIFICACIONS EN SISTEMES DE SEGURETAT EN LA CIRCULACIÓ I GESTIÓ DE TRÀNSIT NOUS TRAMS LLOCS EN SERVEI.

- Línia 040, Madrid Chamartín Clara Campoamor – València Joaquin 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, trajecte que 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 este enllaç queda dotat amb nivells 1 i 2 d'ERTMS.

NOUS TRAMS POSATS EN SERVICI

- **Desenvolupament de la línia d'alta velocitat Madrid – Extremadura – frontera portuguesa:**
  - Línia 026, queda definida entre Plasència i Bif. San Nicolás (175,285 km) en posar-se en servici els trajectes trajectes d'ample ibèric que conformen l'anomenat baipàs de Mèrida:
  - 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 en Bif. San Nicolás amb la línia 520 (provinent de Mèrida) per a arribar a Badajoz.
  - Estos canvis suposen la integració a la línia 026 de les línies 538 Plasència – Bif. San Esteban, 626 Càceres 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 Càceres Ag. km 82,2 i Bif. Los Romanos, i queda integrat a la línia 026 el trajecte entre Bif. Casa la Torre i Càceres Ag. km 82.2.
  - Línia 510 Bif. Granja Las Encinas – Aljucén (1,487 km), en servici el nou traçat d'esta línia (anteriorment definida entre Bif. Peñas Blancas - Aljucén) que connecta amb el baipàs de Mèrida. Amb esta 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 a alliberar espai per a l'execució de les obres necessàries del futur túnel integrador de la infraestructura ferroviària, s'han executat els treballs de la primera fase, consistents en el desviament de la línia d'alta velocitat en arribar a València en uns 850 m, que discorren en paral·lel al traçat anterior.
- Posada en servici 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 específic

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 VELOCITAT 66

3.2.3. LLICÈNCIES 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 EE.FF 70

3.3.3. CONTRACTES AMB ELS SOL·LICITANTS NO EE.FF. 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 relacionats amb l'accés a la infraestructura ferroviària gestionada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Aquests termes i condicions també s'apliquen als trams dels corredors internacionals de transport de mercaderies per ferrocarril que travessen la infraestructuraferroviària gestionada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

3.2. Requisits generals d'accés

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

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

No caldrà llicència d'empresa ferroviària, però si certificat de seguretat, 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, incloent la realització de proves 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 de LSF).

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

Tota empresa ferroviària que dispose de llicència, certificat de seguretat i capacitat adjudicada, abans de prestar servicis comercials, ha de subscriure amb la Direcció de Seguretat i Autoprotecció de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries un Protocol de Coordinació en matèria d'autoprotecció i 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, en 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, 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 puguen estar involucrades en una situació d'emergència".

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

Aquests requisits s'especificaran a la declaració sobre la xarxa i es referiran exclusivament a la idoneïtat per presentar ofertes conformes per a l'obtenció de capacitat d'infraestructura i l'aportació de garanties econòmiques, les quals no podran superar un màxim adequat, proporcional al nivell d'activitat que prevegi el candidat. (art. 35 de la LSF)

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

3.2.1.1. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT D'INFRAESTRUCTURA

En primer lloc, les EE.FF. per accedir a la RFIG gestionada per l'administrador d'infraestructures hauran 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, tindran dret a presentar sol·licituds de capacitat d'infraestructura de conformitat amb allò establert a la Llei i al Reglament del Sector Ferroviari:

1. Les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que constitueixin aquestes empreses.
2. Així mateix, podran sol·licitar capacitat d'infraestructura en la forma i amb els requisits que reglamentàriament s'estableixin les administracions públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguen interès de servei públic en l'adquisició de capacitat, i els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i operadors de transport que, sense tindre en compte les empreses ferroviàries, tinguen interès comercial en l'adquisició de capacitat. (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 d'infraestructures ferroviàries l'adjudicarà el dret d'ús de la capacitat d'infraestructura i, una vegada atribuït a un candidat, no podràcedir-se 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 siga

empresa ferroviària. En tot cas, queda prohibit qualsevol negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada (art. 38 de LSF i art. 47 de l'RSF). La venda o la cessió d'accions o participacions que impliquin un canvi de control sobre el candidat adjudicatari quedarà sotmès a l'autorització de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, per avaluar si constitueix un negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura ferroviària.

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

El model de sol·licitud de Capacitat Nacional es troba disponible en format electrònic a l'enllaç corresponent a la DR que es publica a la Web d'ADIF - Alta Velocitat, www.adifaltavelocidad.es consultar Anexo C.

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

A més, i en tot cas, les EE.FF. estan obligades a presentar una còpia autèntica, article 27 de la Llei 39/2015 compulsada del corresponent Certificat de Seguretat del qual siguen titulars, pel qual s'acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits fixats a les especificacions tècniques que l'afecten, així com altres disposicions pertinents de la legislació comunitària i de les normes nacionals de seguretat, a fi de controlar els riscos i prestar serveis de transport a la xarxa de forma segura, així com tindre 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 contretes amb l'administrador d'infraestructures i tindre vigents les pòlisses de l'assegurament de la responsabilitat civil.

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

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

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

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

3.2.2. CONDICIONS D'ACCÉS A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA D'ADIF – ALTA VELOCITAT

S'entén per transport ferroviari, als efectes de la LSF, el realitzat per empreses ferroviàries emprant vehicles adequats que circulin per la Xarxa Ferroviària deInterès General.

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

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

TRÀNSIT NACIONAL I INTERNACIONAL DE MERCÀCIES

D'acord amb la normativa espanyola i de la UE, el transport de mercaderies està liberalitzat. En conseqüència, qualsevol candidat radicat a l'Estat Espanyol o en un altre Estat membre de la UE, proveït de la corresponent llicència d'empresa ferroviària o habilitació i certificat de seguretat únic, emés 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 infraestructures ferroviàries l'adjudicació de capacitat d'infraestructura per a dur a terme els servicis de transport esmentats, seguint el procediment establit.

En el moment de l'adjudicació, les empreses ferroviàries que faran el transport hauran 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 servicis nacionals de transport de viatgers per ferrocarril i la governança de les infraestructures ferroviàries, va suposar obrir a la competència l'explotació dels servicis 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 de l'1 de gener de 2019, a temps per a l'accés a la infraestructura en l'horari de servici, que es va iniciar el 14 de desembre de 2020.

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

3.2.3. LLICÈNCIES I HABILITACIONS

L'òrgan encarregat d'atorgar les Llicències a les EE.FF. i les Habilitacions a altres Candidats diferents de les EE.FF. és l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de conformitat amb allò estipulat a l'Art. 49 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

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

Agència Estatal de Seguretat Ferroviària
Plaça dels Sagrats Cors 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 haurà d'estar en possessió d'un certificat de seguretat únic, expedit per:

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

b) l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària quan l'àmbit d'operació es limiti a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i així ho sol·liciti l'empresa.

El certificat de seguretat únic acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits sobre sistemes de control, 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 utilitza i de les condicions del seu manteniment, a fi de controlar els riscos i prestar serveis de transport a la xarxa de forma segura.

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

El Capítol IV, Títol I, del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, estableix, entre altres normes, la definició dels principis per a la sol·licitud, resolució, vigència, supervisió i 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

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



3.2.5. RESPONSABILITAT CIVIL I ASSEGURANCES

El sol·licitant d'una llicència haurà de tindre o comprometre's a tindre suficientment garantida, en el moment d'iniciar les activitats perquè li faculti la llicència i durant el desenvolupament, la responsabilitat civil en què puga incórrer, en particular, la derivada dels danys causats als viatgers, a la càrrega, a l'equipatge, al correu ia tercers. Igualment, aquesta garantia cobrirà la responsabilitat derivada de danys a les infraestructures ferroviàries, i disposarà, si escau, 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, on s'estableix el barem d'indemnitzacions. Tot això d'acord amb el que estableix l'Art. 53 de la LSF, així com l'Art. 63 del RSF, segons la redacció que en fa el Reial Decret 271/2018, d'11 de maig. Concretament, a l'RSF s'estableixen l'import i les condicions de cobertura de Responsabilitat Civil, en funció de la naturalesa dels serveis que s'han de prestar.

Igualment, l'art. 91 del RSF especifica que els carregadors i els destinataris de les mercaderies que s'ocupen d'efectuar-ne l'entrega o la recollida en una terminal de transport de mercaderies hauran d'estar autoritzats per a poder entrar en aquesta instal·lació amb els vehicles apropiats sempre que estiga coberta, per l'assegurança corresponent, la responsabilitat civil en què puguen incórrer pels danys i perjudicis que pogueren causar.

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

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

De conformitat amb l'Art. 63 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari i el Reial Decret 627/2014, de 18 de juliol, les empreses ferroviàries que prestin serveis de transport de viatgers de competència estatal estan obligades a comptar, en el moment d'inici de les seves activitats, amb un pla d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, que inclourà, almenys, l'assistència prevista en els articles ressenyats en el capítol III de l'esmentat Reial decret. 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 verifica que aquests 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.

D'altra banda, els administradors de la infraestructura ferroviària de la Xarxa Ferroviària d'Interès General disposaran d'un pla d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris greus i els seus familiars. Aquests plans preveuen, 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 podran celebrar acords marc per a la reserva de capacitat en què s'especificaran 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 determinaran les franges horàries en detall, no impediran la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o peraltres serveis i es podran modificar o limitar per permetre un millor ús de la infraestructura ferroviària.

Al Capítol 4 ia l'Annex I es troben recollides les característiques de l'acord marc.

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

Per al transport de viatgers, RENFE Viajeros S.M.E, S.A.; Intermodalitat de Llevant S.A. (ILSA) i OUIGO ESPANYA, S.A.U.

3.3.2. CONTRACTES AMB EE.FF.

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

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

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

No aplica.

3.3.4. TERMES GENERALS I CONDICIONS

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

3.4. Requisits d'accés específic

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 circularan per la Xarxa Ferroviària d'Interès General precisaran de:

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 a un dels registres.

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

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

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

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

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

Els vehicles ferroviaris, abans de la seva utilització a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, han de tindre una entitat encarregada de manteniment assignada a aquest. Aquesta entitat ha d'estar inscrita al Registre Especial Ferroviari mentre el Registre Europeu de Vehicles no estigui operatiu o, si 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, incloent-hi 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 s'actualitzen les referències normatives de la Instrucció Ferroviària: Especificacions tècniques de material rodant ferroviari per a l'entrada del servici 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 servici 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

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

INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

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

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

Les inspeccions formaran part de les activitats de supervisió dels sistemes de gestió de la seguretat dels administradors 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 conclogués 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 mitjançant el procediment de suspensió o revocació que estableix el Reial decret 929/2020.
b) Ordenar al titular del vehicle inspeccionat la realització de les operacions de manteniment oportunes en un termini determinat.

Tot això sense perjudici de la capacitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries de paralitzar 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 la seva explotació. A més, controlaran 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 allò establert 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 d'Infraestructures Ferroviàries han de ser comunicats 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 al seu Art. 69 i el Reglament de Circulació Ferroviària al capítol 2n de llibre 3r estableixen que el personal que presti els seus serveis en l'àmbit ferroviari haurà de comptar amb la qualificació suficient que permeti la prestació del servei ferroviari amb les degudes garanties de seguretat i d'eficiència.

HABILITACIÓ I 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 realitzin 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 habilitants que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat a la circulació; a més, l'Ordre FOM esmentada determina el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del 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. D'altra banda, la Resolució de 23 de desembre de 2015, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, estableix els itineraris formatius bàsics i la càrrega lectiva mínima dels programes formatius per a les habilitacions de personal ferroviari, a impartir als centres homologats de formació de personal ferroviari.

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

IDIOMA

Les ordres, les circulars, les comunicacions i les consignes de circulació que es produïsquen en l'àmbit de la xarxa gestionada per l'administrador d'infraestructures s'efectuaran 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 i les normes de circulació, en les comunicacions relatives a seguretat en la circulació, el personal ferroviari que haja de relacionar-se amb l'administrador d'infraestructures haurà d'entendre perfectament el castellà i utilitzarà aquest idioma amb correcció per a comunicar-se.

EXCEPCIÓ LINGÜÍSTICA EN SECCIONS FRONTERES

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 a el sistema ferroviari de la Comunitat, i en concret en relació amb el punt 3, apartat a) del dit Reglament que preveu el cas de l'excepció lingüística en les operacions ferroviàries que tinguen lloc en trams entre les fronteres i les estacions situades a la seva proximitat designades per a operacions transfrontereres, l'administrador d'infraestructures ferroviàries estableix el procediment següent:

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

- Per tal de garantir un tracte just i equitatiu dels sol·licitants, tant la sol·licitud per part de l'Empresa Ferroviària com la seva avaluació per administrador d'infraestructures ferroviàries, es farà prenent com a referència la metodologia d'anàlisi de riscos que preveu 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" puguen executar projectes pilot per provar mitjans alternatius que garanteixin la comunicació efectiva exigida en aquest marc entre maquinista i personal de circulació, d'acord amb el procediment establert al referit Reglament (UE) 2019/554.

INSPECCIÓ SOBRE EL PERSONAL

L'empresa ferroviària, amb vista al deure de col·laboració recollit a l'article 146 del RD 929/2020, vindrà obligada a donar totes les facilitats al personal supervisor acreditat de l'AESF perquè aquest puga realitzar les tasques de supervisió, no tenint dret l'empresa ferroviària a cap reclamació per retards o danys econòmics que pugueren ocasionar-se per 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 constatés, dins de les seves actuacions de supervisió, incompliments dels

requisits recollits en aquesta que motivin la suspensió/revocació del seu títol habilitant. Això no obstant, es procurarà que les accions de supervisió originin els menors trastorns possibles a les operacions de les EE.FF. i altres Candidats.

Qualsevol possible infracció detectada, per incompliment de les normes, donarà lloc a la iniciació del corresponent expedient sancionador per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de conformitat amb la LSF.



3.4.3. TRANSPORTS EXCEPCIONALS

Són transports excepcionals (TE) aquells que, per les seves dimensions, pes o distribució i condicionament de la càrrega, només es puguen 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.º 1/20 sobre tractament i gestió dels transports excepcionals especifica els transports que, en l'àmbit de la RFIG administrada per Adif i Adif Alta Velocitat, tenen consideració excepcional, així com el 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 vulguen fer un transport excepcional han d'adreçar-se a la Direcció Corporativa de Seguretat en la Circulació (DCSC) de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, mitjançant escrit presentat electrònicament a través de la 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 determina la normativa internacional en vigor.

Vegeu els capítols 4 i 5 d'aquest document. Per a més informació, consulteu amb 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 les mercaderies perilloses com aquelles matèries i objectes el transport dels quals per ferrocarril està prohibit o autoritzat exclusivament sota 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 al següent enllaç:

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

Només podran fer aquest tipus de transport les EE.FF. que així ho tinguen 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, seran de aplicació, entre altres, els articles 106.3, 107.U.3 i 108.U.3 del capítol VII de la LSF.

Per obtindre 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 en la Xarxa Ferroviària d'Interés General per un vehicle ferroviari que no compte amb una autorització de posada al mercat que els empare, requereix, segons els casos establits 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 facen les proves atorgue un permís d'accés a la xarxa.

Aquest article 133 recull el procediment a seguir.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries posa a disposició de les empreses ferroviàries i els fabricants de material rodant la infraestructura de via de la seva titularitat, per a la realització de diferents tipus proves per a l'homologació, validació i verificació del material rodant, així com dels sistemes de seguretat, comunicacions, etc.

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

L'administrador d'infraestructures no disposa de capacitat específica per a fer proves en línies amb Entrega de Via Bloquejada (EVB), per la qual cosa, a fi de permetre'n la realització, autoritza la utilització d'algunes franges de la banda reservada per a les tasques de manteniment de les diferents línies, generalment en els trams horaris de 00:00 h a 05:00 h, durant les matinades 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, 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 les proves, encara que aquestes estigueren programades.

No obstant això, l'administrador d'infraestructures assignarà franges horàries per a les proves de material rodant en la RFIG de la seua titularitat, en 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.

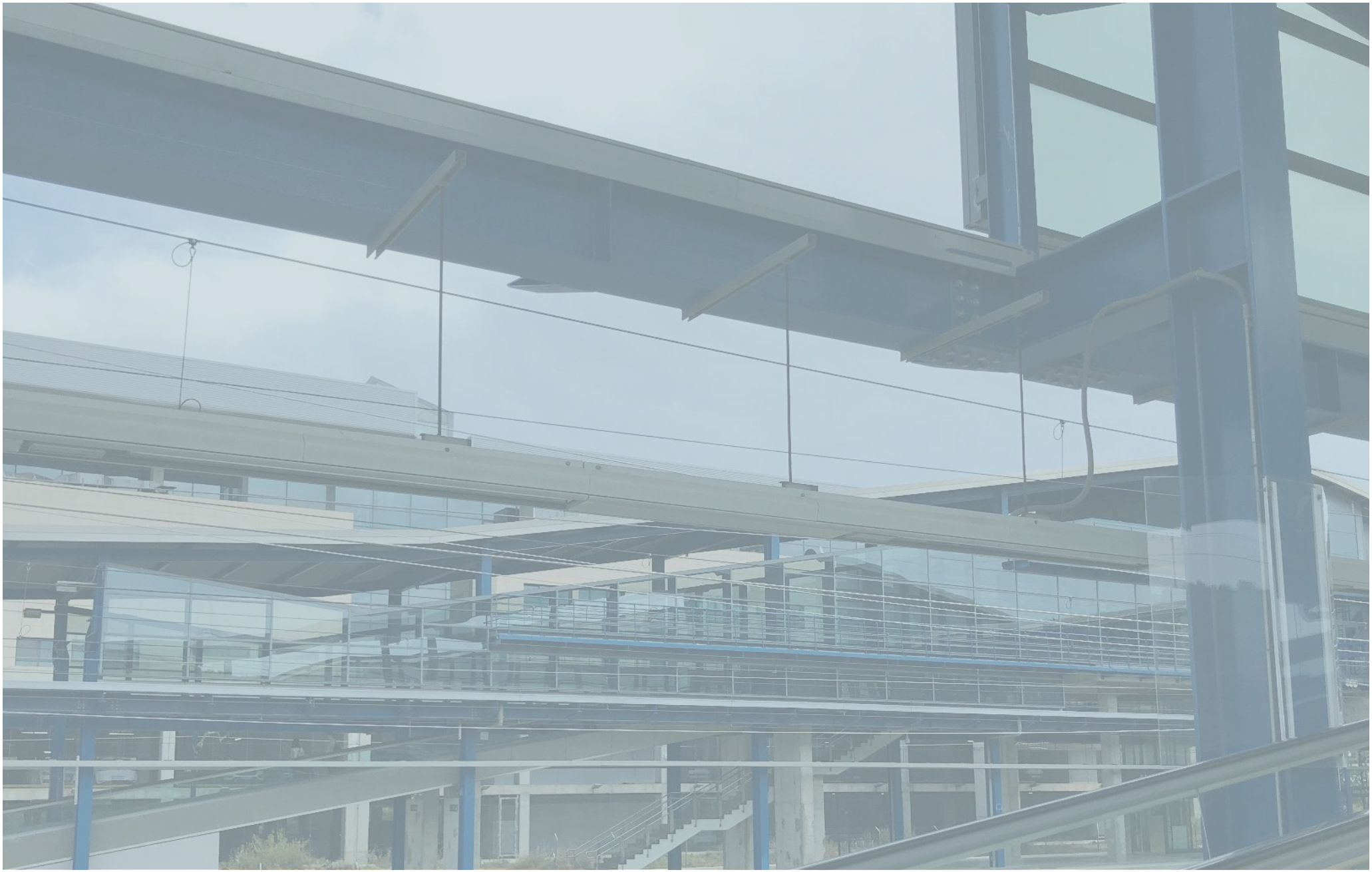
Les empreses ferroviàries, amb caràcter previ a la realització de les proves i ús de les franges horàries necessàries, hauran de disposar de la documentació tècnica emesa pels organismes responsables, AESF, Direcció Corporativa de Seguretat a la Circulació, etc. preceptius per a la circulació del vehicle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

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 Ús 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 84

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 Velocitat 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 d'Infraestructures Ferroviàries» 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 Velocitat, per la qual es publica el Conveni d'encomanda de gestió a l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, 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 indica el directori de l'apartat 1.6.

L'adjudicació de capacitat d'infraestructura és l'assignació per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries d'aquelles franges horàries, definides a la declaració sobre la xarxa, als candidats corresponents a fi que un tren o un vehicle ferroviari puguen 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 d'infraestructures ferroviàries ia rebre el servei de control de circulació del tren, inclosa la senyalització.

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

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

ÚS DIFERENCIAT DE LA INFRAESTRUCTURA

Instrument fonamental de l'administrador d'infraestructures ferroviàries per definir les pautes generals d'un ús diferenciat de la infraestructura és l'establiment d'una estimació dels solcs disponibles a cada tram i període horari, per a cada tipus de servei, informació inclosa al Manual de Capacitats . S'anomenaran quotes de solcs a les quotes de solcs previstes per l'administrador d'infraestructures ferroviàries 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 tals com 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, quedant el Gestor de Capacitat 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 allò establert a la Llei i Reglament del Sector Ferroviari les sol·licituds de Capacitat d'infraestructura ferroviària podran ser presentades per:

Les EE.FF. amb llicència en vigor i les Agrupacions Empresarials Internacionals que constitueixin aquestes empreses.

Així mateix, podran 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 tindre la consideració d'empreses ferroviàries, tinguen interès comercial en l'adquisició de capacitat.
- Les administracions públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguen 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 aquelles empreses que acreditin el vostre interès en l'obtenció d'una llicència d'empresa ferroviària podran 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

Els administradors d'infraestructures ferroviàries, d'acord amb el que reglamentàriament es disposa al Reglament d'Execució 2016/545, a l'Ordre FOM 897/2005 i al RSF i amb la finalitat de protegir les seves legítimes expectatives en matèria d'ingressos i la utilització futura de la infraestructura que gestionin, podran imposar requisits als candidats, sempre que siguen adequats, transparents i no discriminatoris. Aquests requisits s'especificaran a la declaració sobre la xarxa i es referiran exclusivament a la idoneïtat per presentar sol·licituds conformes per a l'obtenció de capacitat d'infraestructura ia 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 efectua la sol·licitud declararà les persones degudament acreditades que els representin a aquests efectes, així com el domicili social a què l'administrador d'infraestructures ferroviàries enviarà les notificacions oportunes, i si escau presentarà un document que acrediti la seva inscripció al Registre Especial Ferroviari (art. 61 LSF).

Tot candidat, persona física o jurídica, de nacionalitat espanyola o estrangera, tindran un número didentificació fiscal espanyol conforme estableix la disposició addicional sisena de Llei 58/2003 General Tributària i l'Ordre EHA/451/2008, de 20 de febrer, per la que es regula la composició del número d'identificació fiscal de les persones jurídiques i entitats sense personalitat jurídica.

CERTIFICAT DE SEGURETAT

Quan la Capacitat que presenti el Candidat s'emprarà per al transport de mercaderies perilloses, es declararà expressament a la sol·licitud, havent 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 pròpies infraestructures.

GARANTÍAS POR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

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 a els 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 es realitzarà 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, assegurant que les sol·licituds i les ofertes de capacitat estiguen 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 obtindre més informació, visiteu el lloc web http://pcs.rne.eu

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

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

4.2.3. TIPUS DE SOL·LICITUDS DE SOLCS

Se S'estableixen diferents modalitats de solcs a la xarxa gestionada per l'administrador d'infraestructures, segons es generen les necessitats de transport.

A. SORTS AMB RESERVA

Quan les sol·licituds de capacitat es realitzin en temps i forma oportuna, el candidat podrà 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 d'infraestructures ferroviàries. Les peticions s'han de fer, en general, a través de l'aplicació informàtica SIPSOR, mitjançant els terminals autoritzats a aquest efecte.

A.1 Solcs Regulars (ServiTren)

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

A.2 Solcs Ocasionals (TrenDia)

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

B. SOLCS SENSE RESERVA

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

B.1 Solcs Immediats

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

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

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

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

B.2 Solcs especials

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

4.3. Restriccions Temporals i Assignació de Capacitat per a Manteniment

4.3.1. PRINCIPIS GENERALS

L'administrador d'infraestructures ferroviàries té encomanada una tasca contínua de conservació i inversió en les línies que gestiona, ja siga 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 tingui irremeiablement veure's afectat per aquestes obres, l'administrador d'infraestructures ferroviàries procurarà produir les menors pertorbacions possibles i promouran millores en la infraestructura que redundaran en un millor servei per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

De conformitat amb allò especificat a 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 a aquesta Declaració sobre la Xarxa, s'inclou el catàleg amb les restriccions de capacitat a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, disponible a:

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

Aquest document s'actualitzarà periòdicament amb la informació més rellevant de les sessions TOC, que són les que defineixen i acorden la programació d'actuacions i obres a la infraestructura per donar informació sobre les futures restriccions de capacitat consensuades amb els candidats, perquè els permeti a aquests 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 estarà:

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

Si la informació sobre les futures restriccions de capacitat ja ha estat publicada a l'inici del període de presentació de sol·licituds d'incorporació de capacitat en l'horari anual, es pot reduir la necessitat de reprogramar els solcs ferroviaris ja adjudicats.
De conformitat amb el que estableix l'Ordre TRM/124/2025, de 3 de febrer, per la qual s'aproven les bases reguladores per a la concessió de subvencions per pertorbacions extraordinàries de trànsit en el transport ferroviari de mercaderies, les empreses ferroviàries de mercaderies que s'hagen vist afectades per restriccions temporals de capacitat en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interés General i que suposen un impacte significatiu en els trànsits ferroviaris de mercaderies podran ser beneficiàries de determinades ajudes, en compliment de les condicions que estableix esta Ordre i les convocatòries corresponents.

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

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

En línia amb el que 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 realitzar el càlcul del percentatge de trànsit afectat, que permeti una classificació homogènia de les restriccions temporal de capacitat, s'estableix que aquest càlcul s'ha de fer prenent com a unitat de mesura de referència un dia complet, com a normal general un dijous, que siga representatiu, és a dir, amb un alt volum de trànsit únicament sobre tot el tram de la línia en què es trobe la restricció temporal de capacitat respectiva, sense tindre 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 serà la següent:

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

(*) Es considera un solc com a afectat per la restricció temporal de capacitat (RTC) quan els trànsits es cancel·len, reencaminen o desvien per una ruta alternativa o quan se substitueixen per altres modes de transport..

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

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

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

4.3.2. TERMINIS I INFORMACIÓ PROPORCIONATS ALS SOL·LICITANTS

Pel que fa a les restriccions temporals de capacitat de les línies ferroviàries, per raons com els treballs d'infraestructura, que donen lloc a una cancel·lació, un reencaminament o una substitució per altres modes de transport, els administradors d'infraestructures afectats ho comunicaran 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, per exemple, els treballs en les infraestructures (incloent-hi les restriccions de velocitat que se'n deriven), 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 donen 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 publicaran totes les restriccions de capacitat i els resultats preliminars d'una consulta amb els candidats, per primer vegada, en la mesura que es coneguen, almenys vint-i-quatre mesos abans del canvi de l'horari de servici de què es tracte i, per segona vegada, de forma actualitzada, almenys dotze mesos abans d'este 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, incloent-hi els administradors d'infraestructures que es puguen veure afectats pel reencaminament de trens, coordinaran entre ells aquelles restriccions de capacitat que puguen implicar una cancel·lació, un reencaminament d'un solc ferroviari o una substitució per altres maneres de transport. La coordinació abans de la segona publicació s'haurà de dur a terme: a) com a molt tard, díhuit mesos abans del canvi d'horari de servici si més del 50 % del volum de trànsit diari estimat en una línia ferroviària es cancel·la, reencamina o substitueix 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 servici si més del 30 % del volum de trànsit diari estimat en una línia ferroviària es cancel·la, reencamina o substitueix 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 servici si més del 50 % del volum de trànsit diari estimat en una línia ferroviària es cancel·la, reencamina o substitueix per altres modes de transport durant set dies consecutius o menys. En cas necessari, els administradors d'infraestructures convidaran a participar en esta coordinació els candidats que operen en les línies de què es tracte i els principals explotadors d'instal·lacions de servici 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 calga publicar de conformitat amb el punt 8 i que donen 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 produïsquen durant el període de vigència següent de l'horari i de les quals l'administrador d'infraestructures haja tingut coneixement com a molt tard sis mesos i quinze dies abans del canvi d'horari de servici, l'administrador d'infraestructures ha de consultar amb 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 servici. L'administrador d'infraestructures haurà de proporcionar informació detallada sobre els solcs ferroviaris oferits per a trens de viatgers amb una antelació mínima de quatre mesos i, sobre els oferits 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 seua banda, segons el que estableix la CNMC en la resolució de data 7 de juliol de 2022 dictada en l'expedient STP/DTSP/034/21, este administrador: :

- Comunicarà 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 servici. Esta informació rellevant inclourà, 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.
- Mantindrà consultes amb les empreses ferroviàries i els candidats almenys un mes i mig abans de la finalització del termini per a la sol·licitud ordinària de capacitat. En estes consultes, les empreses ferroviàries i els candidats poden fer les observacions que consideren.
- A partir de les observacions rebudes, coordinarà les restriccions temporals de capacitat reduint, tant com siga possible, l'impacte sobre l'activitat de les empreses ferroviàries i els candidats. A este efecte, si és necessari se celebraran reunions bilaterals o multilaterals amb les empreses ferroviàries i els candidats per a analitzar conjuntament les alternatives possibles.
- Tenint en compte les al·legacions rebudes i la coordinació efectuada, actualitzarà 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 servici.

En tot cas, entre la informació que l'administrador d'infraestructures ferroviàries facilitarà sobre les restriccions temporals de capacitat estarà el dia previst, la durada de la restricció, el període del dia, el tram de línia afectat, si es faran o no desviacions de trànsit per rutes alternatives, 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 a través de les comissions TOC, compostes 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 EE.FF. amb Capacitat adjudicada i la CNMC. En aquestes comissions les EE.FF. són puntualment informades dels treballs a realitzar, atenent en la mesura del possible els seus suggeriments a la programació. L'Acta de les sessions TOC on s'analitzen i acorden aquestes restriccions a la Capacitat es remet a totes i cadascuna de les EE.FF. que hi participen.

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

Els acords seran donats 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 es produeixin, al llarg de l'Horari de Servei, variacions importants respecte de les previsions realitzades a la sessió ordinària anual, que sol celebrar-se al voltant del mes d'abril, està previst celebrar sessions ordinàries d'ajust amb periodicitat aproximadament trimestral. A més, es poden convocar sessions extraordinàries quan, per motius excepcionals, calgui acordar treballs fora de les sessions ordinàries.

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



BANDES DE MANTENIMENT

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

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

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

OBRAS EXTRAORDINARIAS

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. Aquests períodes seran programats per les comissions TOC. Els detalls més concrets de l'actuació i la nova capacitat ofertada seran compartits amb les empreses ferroviàries, amb una antelació mínima de quatre mesos per a les capacitats de trens de viatgers i amb una antelació mínima d'un mes per a les capacitats de trens mercaderies respecte de l'inici de la restricció de capacitat, tret que l'administrador de la infraestructura i els candidats interessats acordin un termini més breu, a través dels Expedients de Treballs Programats/Autoritzats (TBP/TBA).

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

Aquells treballs extraordinaris puntuals i de poca rellevància poden ser acordats directament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries amb les EE.FF. i Candidats afectats, amb l'antelació que s'estimi necessària.

4.4. Acords Marc entre ADIF - Alta Velocitat 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, podent l'administrador d'infraestructures i els candidats celebrar 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'especificaran les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat.

Els acords marc no determinaran els solcs ferroviaris en detall, però establiran les característiques de la capacitat de la infraestructura sol·licitada i oferta als candidats; no impediran la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per altres serveis i podran modificar-se o limitar-se per permetre un millor ús 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 utilitzin una infraestructura especialitzada que requereixi inversions de gran magnitud i a llarg termini, degudament justificades pel candidat, es poden concertar acords marc per un període de vigència de fins a quinze anys.

En el cas d'infraestructures congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot reduir la capacitat reservada quan, en un període d'almenys un mes, haja estat utilitzada per sota de la quota establerta.

Els administradors d'infraestructures motivaran la decisió de denegar, celebrar o modificar un acord marc. Els motius es comunicaran per escrit al candidat que haja sol·licitat la celebració o la modificació de l'acord marc.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries remetrà els acords marc a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per analitzar-los i aprovar-los amb caràcter previ a la signatura entre les parts.

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

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

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

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

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

Orientativament s'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 seues possibilitats operatives.
- El repartiment percentual de trens, distingint entre trens passants i trens que tinguen origen o destinació a l'estació.
- Els temps de parada o rotació necessaris per assegurar les operacions raonablement.

L'administrador d'infraestructures podrà decidir amb criteris d'equitat i, quan siga procedent, amb l'aprovació prèvia de l'organisme regulador, no oferir acords marc en les línies que hagen estat declarades congestionades.

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

A l'hora de subscriure un acord marc, l'administrador d'infraestructures 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 subscripció d'acords marc.

De conformitat amb l'article 35, d'aquest reglament, l'administrador d'infraestructures podrà convidar els candidats potencials a presentar sol·licituds d'acords marc, mitjançant convocatòries de sol·licituds d'acords marc. Per això, Adif-Alta Velocitat inclourà la capacitat marc disponible per tram de línia i període de control en les línies en què s'oferisca aquesta possibilitat, en la declaració de capacitat marc.

Prèviament a aquesta declaració, els administradors d'infraestructures consultaran els candidats potencials perquè la capacitat marc oferta s'adeqüe en la mesura del possible al conjunt de necessitats comercials d'aquests. Així mateix, s'hi indicarà la capacitat marc ja adjudicada, així com 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 puguen presentar les seues sol·licituds d'acord marc. Les sol·licituds dels candidats s'ajustaran als tràmits i als terminis que estableix la normativa vigent i que han estat concretats per la CNMC en la resolució del 24 de juliol de 2024 (STP/DTSP/009/024), en què es requereix a l'entitat pública ADIF -AV perquè incorpore a la Declaració sobre la Xarxa un procediment d'adjudicació de capacitat seguint les pautes establides al Fonament III de la resolució esmentada.

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

CONTINGUT DE LA SOL·LICITUD

Les sol·licituds d'acord marc hauran 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, incloent-hi les possibles parades comercials, i on es diferencie la sol·licitud per horaris de servici i dies de la setmana;

- Horaris orientatius d'eixida i d'arribada de cada servici;
- Material rodant que es farà servir per al solc i característiques (unitats, velocitat, composició...)
- Les freqüències setmanals: Diaris, laborables, dissabtes i diumenges, així com les excepcions.

Aquesta informació serà la que figurarà en l'acord marc i que servirà com a base per a adjudicar la capacitat marc. Dins de la fase de coordinació de l'acord marc, de conformitat amb el Reglament d'Execució UE 2016/545, es podran fer modificacions de la sol·licitud, les quals, una vegada analitzada la viabilitat i sempre que no siguen significatives, s'hi podran incorporar.

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

a) **Pla d'operacions. Aquest pla contindrà 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 s'utilitzaran per a prestar els servicis 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 detallant l'inici dels servicis i la incorporació de recursos anualment.
- Qualsevol altra informació rellevant que ajude a la comprensió del pla esmentat.
- Si escau, resguard de sol·licitud per a l'obtenció de llicència d'empresa ferroviària o habilitació.

b) **Documentació relativa a la capacitat financera per a 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 tindre suficientment garantida, en el moment de l'adjudicació marc, la responsabilitat civil en què puga incórrer, en els termes establits en 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 seua activitat fins a la finalització del període del que se sol·licite. Per a cada anualitat, s'hi inclouria un detall suficient de les hipòtesis utilitzades per a elaborar-les.
- Així mateix, s'hi incorporarà un estudi de mercat o de mobilitat per a cadascuna de les línies en què es pretenga operar, justificatiu del Pla Econòmic–Financer.

Addicionalment, s'incorporaran a l'anàlisi les ràtios que ratifiquen el Pla Econòmic-Financer. Entre altres:

- Ingrés 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 dividida 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 consideren rellevants.
- Comptes anuals auditats dels tres darrers exercicis (si correspon).
- Capacitat financera i fonts de finançament, pròpies o alienes.
- Carta de compromís ("Confort Letter") que recolze i garantisca el Pla Econòmic-Financer, signada pel candidat i per tots els seus accionistes.
- Informe d'auditor extern que acredite la raonabilitat de les hipòtesis utilitzades per a l'elaboració del Pla Econòmic-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 en la legislació ferroviària, en el supòsit de no disposar de llicència d'empresa ferroviària o d'habilitació:**

- Amb caràcter previ a la prestació de servicis de transport ferroviari i per tal d'acreditar la cobertura de la responsabilitat civil que es poguera exigir per a l'exercici de l'activitat de prestació de servicis de transport ferroviari de viatgers, caldrà aportar la pòlissa amb el condicionat general, particular i especial d'aquesta, a fi d'examinar-la a l'empara del que preveu l'article 63 del Reglament del Sector Ferroviari, així com el certificat d'estar al corrent de pagament de l'esmentada pòlissa d'assegurança.
- Així mateix, caldrà aportar una declaració responsable amb el compromís de formalitzar una pòlissa per a la cobertura de les garanties exigides en l'assegurança obligatòria de viatgers.

MODE DE PRESENTACIÓ DE LA SOL·LICITUD

L'enviament de la documentació es farà per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'ADIF-Alta Velocitat: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es

Les propostes es presentaran redactades en idioma espanyol o, si correspon, acompanyades de traducció jurada (primarà aquesta última en cas de dubte o discrepància). L'incompliment d'aquest requisit comportarà la desestimació de la proposta presentada pel candidat.

Per a tots els actes de comunicació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries es comunicarà amb els candidats a través de la seu electrònica. Així mateix, els candidats s'han de comunicar amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries a través de la seu electrònica d'ADIF-Alta Velocitat.

Les persones que compareguen, o que firmen proposicions en nom d'un altre, presentaran poder suficient a aquest efecte i fotocòpia legitimada notarialment del seu D.N.I. o del que, si és el cas, el substituïsca reglamentàriament. El poder haurà de figurar inscrit al Registre Mercantil. Si es tracta d'un poder per a acte concret, no caldrà la inscripció en el Registre Mercantil. Este requisit no serà necessari si la sol·licitud de capacitat es presenta firmada electrònicament

Tots els documents que es presenten han de ser originals o tindre la consideració d'autèntics, segons la legislació vigent. En cas que hi haja 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 podran designar com a confidencials algun o alguns dels documents aportats. Aquesta circumstància s'haurà 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 podrà estendre a tot el contingut de la sol·licitud de l'adjudicatari. Únicament es podrà estendre a documents que tinguen una difusió restringida i, en cap cas, a documents que siguen públicament accessibles 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 d'aquests, i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, així com la seua normativa complementària i, després d'obrir les sol·licituds, es respectarà en tot moment la confidencialitat dels sol·licitants, assegurant així la custòdia de la documentació.

En cas que la sol·licitud no reunisca els requisits que assenyala l'article 68 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques, es requerirà el candidat perquè, en un termini de 10 dies, en els termes de l'article 68 de la llei esmentada, esmene la falta o acompanye els documents preceptius, amb indicació que, si no ho fera així, se'l tindrà per desistit de la seua petició i es dictarà la resolució corresponent a l'efecte.

Els acords marc que s'establisquen es regularan d'acord amb el model de contracte establit en l'Annex I..

ANÀLISI DE LA SOL·LICITUD

L'administrador d'infraestructures analitzarà la sol·licitud de capacitat marc i si aquesta és compatible amb la capacitat disponible en la infraestructura i en les instal·lacions de servici afectades.

Si l'administrador té la intenció de denegar la capacitat marc al sol·licitant, respondrà de forma justificada a aquesta denegació, que podrà fonamentar-se, entre altres motius, perquè la capacitat marc ja adjudicada supere el límit establit en l'article 8.2 del Reglament UE 2016/545.

En el cas que hi haja intenció per part de l'administrador de celebrar un acord marc amb el sol·licitant, de conformitat amb el Reglament 2016/545, n'informarà els candidats potencials i els donarà un termini màxim de quatre mesos perquè mostren el seu interés i concreten la seua sol·licitud de capacitat marc si ho consideren pertinent.

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

L'administrador d'infraestructures publicarà, a la seua pàgina web, la intenció de celebrar un acord marc i, per a garantir que els candidats potencials reben la informació, s'acompanyarà d'una notificació a, almenys, les empreses ferroviàries que ja estiguen prestant servicis 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 d'un mes i cinc dies, que es comptaran a partir de la recepció de tota la documentació i la informació pertinents.

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 firmats, 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, informarà el sol·licitant i sol·licitarà, si escau, l'aprovació de la CNMC, de conformitat amb l'article 13.3 de l'Ordre FOM/897/2005. Conseqüentment, el termini per a completar els tràmits fins a la sol·licitud d'aprovació de l'acord marc a la CNMC no superarà els sis mesos i mig.
- En cas de rebre diverses sol·licituds compatibles entre elles i amb altres acords marc ja firmats, l'administrador es pronunciarà sobre totes de forma simultània (article 5.3 del Reglament 2016/545). També pot promoure el procediment de coordinació de sol·licituds quan es produïsca un conflicte amb un acord marc durant el procediment de programació de l'horari de servici.

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

Amb aquesta finalitat, l'administrador d'infraestructures ferroviàries procurarà trobar solucions alternatives que donen 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 en els mateixos trajectes.
c. L'adjudicació de capacitat marc alternativa proposada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Aquesta informació es facilitarà sense revelar la identitat dels altres candidats, llevat que aquests candidats estiguen d'acord que es divulgue.

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

En la primera ronda, l'administrador farà una proposta inicial d'adjudicació de capacitat i intentarà que hi haja la compatibilitat més gran possible 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 seua proposta inicial, i dels acords i les al·legacions rebudes per part de tots els candidats en la primera ronda de coordinació.

Si la segona ronda de coordinació és infructuosa, ja que almenys un dels candidats haguera rebutjat la proposta de l'administrador, farà una tercera proposta final, en la qual la franja o les franges horàries en conflicte s'assignaran als candidats de la manera més eficient possible; per a això, l'administrador valorarà:

- La millor satisfacció de totes les sol·licituds dels candidats, en funció de les sol·licituds inicials, dels acords aconseguits en el procés de coordinació i de les al·legacions rebudes en 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 inferiors a una hora, en general;

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

Conseqüentment, considerant els terminis anteriors, quan l'administrador haja de coordinar i, si escau, prioritzar sol·licituds de capacitat marc incompatibles, el termini màxim per a completar els tràmits fins a la denegació de la capacitat o la sol·licitud d'aprovació de l'acord marc a la CNMC, no excedirà de huit mesos i mig des de la recepció de tota la informació. .

Contra la resolució per la qual s'acorde o denegue 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 Velocitat en el termini d'un mes, a comptar des de l'endemà de la notificació, o bé interposar directament recurs contenciós administratiu davant el Jutjat Central Contenciós Administratiu en el termini de dos mesos, comptadors des de l'endemà de la notificació de la resolució. Tot això sense perjudici que els interessats puguen interposar conflicte davant la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència, en els termes que preveu 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 consideren 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 d'infraestructures reexaminarà periòdicament l'acord marc amb els candidats per a avaluar-ne la capacitat marc. Els candidats informaran sense demora l'administrador d'infraestructures de qualsevol intenció permanent de no fer servir la totalitat o part de la capacitat marc. Quan el candidat no tinga intenció d'utilitzar la capacitat marc durant més d'un mes, ho comunicarà a l'administrador d'infraestructures amb un mes d'antelació com a mínim. (Art. 11 Reglament 2016/545 UE).

El no ús injustificat de la capacitat acordada pel candidat donarà lloc a l'aplicació de les clàusules de penalització de l'acord marc i a la retirada de la capacitat, en les condicions especificades en l'acord marc que s'haja subscrit. L'aplicació de sancions econòmiques en aquests casos no té com a objectiu principal garantir els legítims interessos econòmics de l'administrador d'infraestructures, sinó assegurar que les sol·licituds de capacitat marc per part dels candidats es fan d'acord amb necessitats reals de servicis, especialment quan de la resolució d'aquesta adjudicació es desprén que un altre candidat no haja resultat adjudicatari de la capacitat.



En acordar nova capacitat marc amb un candidat, l'administrador d'infraestructures ha de tindre 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.

Per tal d'establir les regles i els criteris que l'administrador emprarà per a dur a terme l'anàlisi del grau de compliment per ambdues parts dels acords marc de capacitat que se celebren entre l'administrador i un candidat, així com per a donar transparència i predictibilitat a l'avaluació, s'ha elaborat el procediment corresponent, en els termes que a continuació s'exposen.

OBJECTIU I ÀMBIT D'APLICACIÓ

Aquest procediment s'aplica anualment a cadascun dels acords marc de reserva de capacitat firmats entre ADIF o ADIFAV i un candidat amb posterioritat a la seua publicació en aquesta declaració sobre la xarxa, i que es troben en vigor durant el període d'avaluació (horari de servici) al qual corresponga la seua aplicació.

L'anàlisi de compliment s'iniciarà per part de l'administrador d'infraestructures una vegada finalitzat l'horari de servici corresponent i es dispose de tota la informació relativa a les operacions dutes a terme en el període, i es plasmarà en la tramitació d'un expedient administratiu que es desenvoluparà segons la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú, la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, 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, 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 elaborarà i tramitarà un expedient per cada acord marc, incloent-hi les modificacions posteriors (addendes). En cas que un mateix operador tinguera vigents diversos acords marc, podria iniciar-se, si es disposa així, l'acumulació en un únic expedient en què s'analitzaren cadascun dels acords marc de l'operador.

En els expedients d'avaluació del compliment, s'analitzarà:

I. El compliment de les obligacions del candidat, incloses en les clàusules i en els annexos, relacionades amb el compliment de la sol·licitud de la capacitat reservada en l'acord marc en les condicions tècniques recollides en aquest.

II. El compliment de les obligacions de l'administrador d'infraestructures en relació amb la posada a disposició del candidat de la capacitat recollida en l'acord marc com a reservada i en les condicions tècniques incloses en aquest.

DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS

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

Els candidats hauran de posar en coneixement de l'administrador sense cap demora la intenció de no utilitzar part de la capacitat reservada en els acords marc de capacitat per al següent horari de servici i les causes que ho motiven.

El candidat comunicarà aquesta circumstància i les causes a l'administrador només en tinga coneixement, fins i tot de forma prèvia a la sol·licitud de solcs per al següent horari de servici. El candidat remetrà a l'administrador tota la informació necessària per a justificar les causes de la disminució en l'operació de la capacitat reservada.

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

En cas que l'acord marc o una modificació posterior d'aquest incloga una clàusula que establisca marges de flexibilitat que permeten al candidat no operar tota la capacitat reservada per ajustos de la seua programació, no serà necessària la justificació de les causes si no se supera el marge de flexibilitat. En aquest cas, el candidat manifestarà en la seua comunicació que s'acull a aquesta circumstància i detallarà el percentatge de capacitat que té previst deixar d'operar respecte a la reservada en l'acord marc, i verificarà que aquest és menor o igual que el marge de flexibilitat establit (marge global o marge per relació, si està establit).

En tots els casos, l'operador detallarà en la seua comunicació la franja o les franges a què renuncia i el període temporal d'aquestes.

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, aquest actualitzarà el catàleg de capacitat alliberada que es publica com a annex a la Declaració sobre la Xarxa, incloent-hi la capacitat a què ha renunciat el candidat.

Aquesta actualització es durà 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 de l'horari de servici.

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

L'empresa ferroviària ha de sol·licitar únicament la capacitat que té previst operar i així permetrà a l'administrador tornar a adjudicar la capacitat sobrant i maximitzar l'ús de la xarxa ferroviària.

Aquesta sol·licitud es farà per les vies previstes en l'apartat 4.2.2 de la present Declaració sobre la Xarxa i inclourà, llevat que ja s'haja informat anteriorment l'administrador, la documentació que justifique les causes per les quals se sol·licita l'operació d'una capacitat inferior a la reservada en l'acord marc.

Una vegada duta a terme l'aprovació de l'horari de servici i l'adjudicació definitiva de la capacitat, el candidat haurà de comunicar obligatòriament al gestor de capacitat, en els terminis establits en 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 actualitzarà el catàleg de capacitat marc alliberada i posarà a disposició d'altres candidats la capacitat que els firmants de l'acord marc han renunciat a operar. Des d'aquest moment, i fins al començament de l'horari de servici, els candidats podran sol·licitar l'adjudicació de solcs inclosos en el catàleg de capacitat alliberada i aquests solcs podran ser considerats readjudicats.

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

Després de la finalització del procés que ha culminat amb l'elaboració i l'aprovació de l'horari de servici, el volum de solcs que finalment ha sol·licitat i concedit 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 servici i servirà a l'operador per a determinar el marge de maniobra que disposa al llarg d'aquest període per a garantir el compliment del seu acord marc.

L'operació durant l'horari de servici.

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

1. **Ajustos concertats i ajustos mensuals seguint el procediment i terminis recollits en la Declaració sobre la Xarxa.**

   L'operador podrà fer ús d'allò que la Declaració sobre la Xarxa anomena "ajustos concertats" i "ajustos mensuals". L'objectiu és facilitar una adequació del Pla de transport de cada candidat.

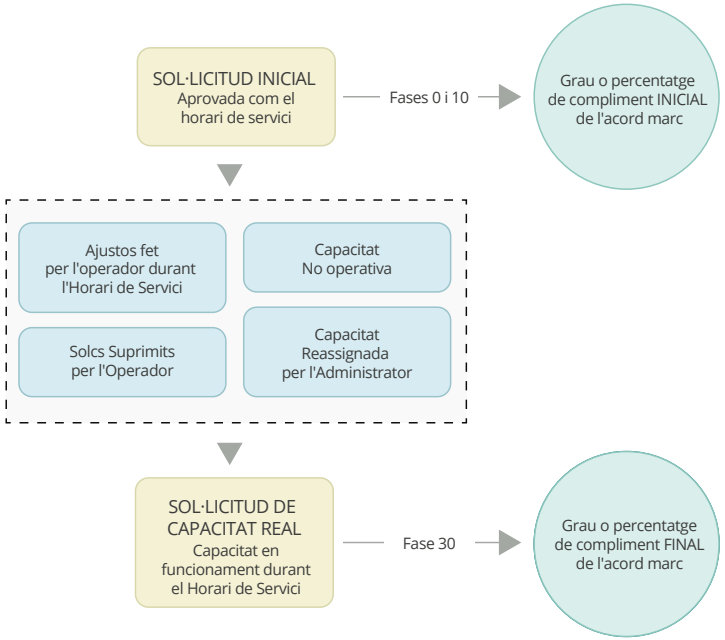
   Considerant que el curt termini de programació i el marc constret de modificació de la malla en aquest tipus d'ajustos dificulten l'estudi de grans variacions de solcs, el gestor de capacitat podrà refusar sol·licituds per aquest motiu, quan els terminis previstos de planificació siguen insuficients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

   La no operació de solcs per part de l'empresa ferroviària mitjançant l'ús d'aquests ajustos segons els terminis i el procediment de la Declaració sobre la Xarxa té resulta en una variació del marge de compliment inicial, fixat després de l'aprovació de l'horari de servici.

2. **Ajustos sol·licitats per l'operador fora dels terminis inclosos en la Declaració sobre la Xarxa.**

   Aquesta situació es produirà quan l'operador sol·licite la no operació de determinats solcs, però no complisca els terminis mínims establits en la Declaració sobre la Xarxa. Independentment que, al final de l'horari de servici, el percentatge de compliment final se situe 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 cànons ferroviaris i en la Declaració sobre la Xarxa vigents en cada moment.

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



3. **Solcs no operats per l'empresa ferroviària, sense mediar qualsevol dels tràmits anteriors.**

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

   Independentment que, al final de l'horari de servici, el percentatge o el grau de compliment final se situen 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 Reglament de Determinació de Cànons Ferroviaris i en la Declaració sobre la Xarxa vigents en cada moment.

   Per aquest motiu, i igual que 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 d'infraestructures ferroviàries té encomanada una tasca contínua de conservació i d'inversió en les línies de la seua titularitat, ja siga mitjançant tasques de manteniment de les infraestructures en servici o fent obres de millora i d'ampliació de la seua xarxa. La realització d'aquests treballs pot comportar restriccions inevitables en el trànsit.

   Quan el trànsit ferroviari s'haja de veure afectat per aquestes obres, l'administrador d'infraestructures procurarà produir com menys pertorbacions millor i promourà millores en la infraestructura que redundaran en un millor servici per part de l'administrador d'infraestructures.

   La supressió de solcs al llarg de l'horari de per part de l'administrador motivada per les causes anteriors suposarà 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 servici, l'administrador d'infraestructures ha d'avaluar el grau de compliment dels compromisos de cadascun dels acords marc.

L'administrador elaborarà un expedient per cadascun dels acords marc (o, si escau, diversos acords marc del mateix operador), en què analitzarà i establirà el grau de compliment aconseguit per les dues parts.

Una vegada acabat l'horari de servici, l'administrador iniciarà els tràmits necessaris per a obrir els expedients de compliment dels acords marc. El termini màxim des de l'obertura fins a la resolució de l'expedient serà 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 a altres candidats amb acords marc en vigor, s'iniciarà el procediment i es concedirà un termini de 15 dies perquè puguen formular les al·legacions i aportar tots els documents que consideren oportú.

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 forme part de l'expedient:

- Ajustos de capacitat marc fets per l'operador al llarg de l'horari de servici.
- Solcs d'acord marc suprimits a instàncies de l'administrador al llarg de l'horari de servici.
- Capacitat readjudicada a altres operadors després de l'adjudicació de l'horari de servici i fins a l'inici d'aquest.
- Capacitat readjudicada a altres operadors durant l'horari de servici.

Elaboració de l'informe tècnic i administratiu que reflectisca el grau de compliment.

Una vegada dut a terme el tràmit d'al·legacions, l'equip tècnic administratiu analitzarà la documentació de l'expedient i els documents aportats pels candidats, i emetrà els informes tècnics administratius 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 ajustos produïts durant l'horari de servici::**

   Es parteix de la sol·licitud inicial feta 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 servici en funció 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) i es pren com a base la informació següent:

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

   Aquestes causes han de constar acreditades per l'empresa operadora en la documentació en poder de l'administrador.

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

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

   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 servici.
   - ***r:*** Solcs no sol·licitats per l'operador, però readjudicats per l'administrador, fins a l'inici de l'horari de servici
   - ***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 servici:**

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

S'avalua i s'analitza cada ajust concertat sol·licitat per l'operador al llarg de l'horari de servici. Els ajustos efectuats fora de termini i els solcs no operats sense haver-ne informat a 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 ajust 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 analitzarà cadascun dels ajustos efectuats per l'operador i valorarà si les causes són o no imputables a l'operador en funció de 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 produir dues situacions::

I. Si es determina que les causes són causes exògenes, és a dir, no imputables a l'operador, o bé si, independentment de la naturalesa de les causes, la capacitat que es va alliberar amb el reajust ha pogut ser adjudicada novament, no es modificarà el percentatge de compliment de l'acord marc.

II. Si es determina que és imputable a l'operador, els solcs s'inclouran al còmput dels no operats i s'actualitzarà, en conseqüència, el percentatge de compliment de l'acord marc. A l'efecte de calcular de forma correcta la possible penalització posterior, caldrà un registre de l'eix i la relació, el quilometratge i les parades previstes dels solcs no operats.

Aquesta anàlisi es farà seqüencialment per a cadascun dels ajustos que s'hagen produït durant la totalitat de l'horari de servici.

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

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 servici.
- ***r:*** Solcs readjudicats per l'administrador fins a l'inici de l'horari de servici.
- ***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 ajustos, imputable a l'operador, i no readjudicada posteriorment.

3. Avaluació del grau de compliment de l'administrador una vegada acabat l'horari de servici:

S'avalua seqüencialment la repercussió en el percentatge de compliment de cada supressió de solcs feta per l'administrador durant la totalitat de l'horari de servici. L'equip tècnic administratiu analitzarà si han concorregut les circumstàncies previstes en els acords marc (força major, decisió d'una autoritat pública que té impacte en l'assignació de la capacitat, etc.) que justifiquen la no disposició de la capacitat per part de l'administrador.

Després d'aquesta anàlisi, es poden produir dues situacions:

I. Si es determina que han concorregut les circumstàncies previstes en l'acord marc esmentades en el 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 d'infraestructures i s'actualitzarà en conseqüència el percentatge de compliment de l'acord marc de l'administrador.

Els solcs suprimits durant un pla de transport o qualsevol restricció de capacitat que s'hagen substituït per altres que l'operador haja ofert i acceptat no seran considerats en aquesta avaluació.

4. Conclusions de l'informe tècnic administratiu:

L'informe tècnic administratiu reflectirà el grau de compliment de l'acord marc, tant de l'operador com de l'administrador. S'hi inclourà la informació següent:

- Capacitat no operada per l'empresa ferroviària amb detall de la capacitat no operada que supere el marge de flexibilitat inclòs en l'acord marc i, per tant, subjecte a penalització. La informació es concretarà 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, a excepció dels solcs afectats per les circumstàncies previstes en els acords marc com a causes no imputables a l'administrador.
- Llistat de solcs complementaris oferits 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 correspon, haja pogut reclamar.
- Grau de compliment de l'acord marc per part de l'operador, calculat d'acord amb l'expressió recollida en l'apartat 2:
- Grau de compliment de l'acord marc per part de l'administrador d'infraestructures, calculat d'acord amb la següent expressió:

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

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

- ***% AI:*** Grau de compliment de l'administrador d'infraestructures
- ***rc:*** Reserva de capacitat en l'acord marc
- ***s:*** Solcs suprimits per l'administrador durant l'horari de servici, sense alternativa oferida o no acceptada per l'operador, amb excepció d'aquells solcs afectats per les circumstàncies previstes en els acords marc que justifiquen 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 tècnic administratiu valorarà 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 econòmic financer

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, estableix en l'apartat 2 la possibilitat de fixar penalitzacions a conseqüència de la modificació o la rescissió de l'acord marc, limitades als costos, les pèrdues directes i les despeses (incloent-hi el lucre cessant) incorreguts raonablement, o en els que es puga preveure raonablement que incorrerà la part indemnitzada". Així mateix, aquest precepte afegeix que "la part indemnitzada prendrà mesures raonables per a impedir o reduir la modificació de l'acord, o per a impedir-ne la rescissió o reduir-ne l'efecte, i per a cobrir els costos, les pèrdues i les despeses, o per a atenuar-ne d'una altra manera els costos, les pèrdues directes i les despeses (incloent-hi 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 s'haja modificat o anul·lat per causes alienes a la voluntat del candidat i que s'hagen comunicat sense demora a l'administrador d'infraestructures.

II. Quan el candidat haja vist denegada una sol·licitud complementària de capacitat marc de què depenia la viabilitat del servici ferroviari previst.

III. Quan l'administrador d'infraestructures haja pogut "readjudicar" els solcs i la capacitat marc de manera que les pèrdues derivades de la modificació o rescissió de l'acord marc ja estiguen cobertes.

L'informe econòmic financer té per objecte el càlcul dels costos, les pèrdues directes i les despeses (incloent-hi el lucre cessant) derivats dels incompliments d'operació de l'operador durant l'horari de servici. Per a això, i en tant del lucre cessant, es partirà del càlcul dels cànons deixats de percebre per l'administrador d'infraestructures i s'elaborarà prenent com a base les conclusions i la informació disponible en l'informe tècnic administratiu.

5.1. Règim de penalitzacions:

El règim de penalitzacions que s'aplica en els supòsits d'incompliment es concretarà específicament en 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 situe en un percentatge inferior al valor: 100 %-marge de flexibilitat (%) de l'acord marc.

5.2. Resultat de l'informe econòmic financer:

L'informe econòmic financer quantificarà, si correspon, el perjudici econòmic que ha suposat per a l'administrador l'incompliment dels compromisos de l'acord marc per part de l'operador.

Aplicarà el règim de penalitzacions a la capacitat no operada per baix del marge de flexibilitat i concretada en el llistat de solcs subjectes a penalització recollits en l'informe tècnic administratiu.

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

Així mateix, quantificarà, si és procedent, 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 baix 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 acrediten els conceptes previstos en l'article 13 del RE 2016/545.

TRÀMIT D'AUDIÈNCIA DE L'EXPEDIENT

Una vegada emesos els dos informes, l'administrador d'infraestructures, tenint en compte el que indica l'article 82 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques (LPAC), i abans de redactar-ne la proposta de resolució, posarà de manifest l'expedient a l'interessat, a fi que aquest puga consultar-lo, sol·licitar còpia dels documents que el componen, al·legar i presentar els documents o les justificacions que estime pertinents..

RESOLUCIÓ DE L'EXPEDIENT DE COMPLIMENT DELS ACORDS MARC

Una vegada 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 Velocitat, en què, si escau, s'imposaran les penalitzacions i el termini per al pagament d'aquestes.

Així mateix, en cas que, per motiu de l'incompliment de l'administrador, l'operador siga susceptible de ser indemnitzat, es reconeixerà en la resolució el dret de crèdit a favor d'aquest per l'import determinat.

Contra aquesta resolució, que esgota la via administrativa, cal interposar recurs potestatiu de reposició davant el president d'Adif/Adif-Alta Velocitat, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà del dia en què es reba la notificació, de conformitat amb el que estableixen els articles 112.1 i 123 i següents de la Llei 39/2015, d'1 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 Velocitat; o bé interposar directament recurs contenciós administratiu davant el Jutjat Central Contenciós Administratiu en el termini de dos mesos, comptadors des de l'endemà de la notificació, sense perjudici que els interessats en puguen exercitar qualsevol altre que estimen oportú .

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

4.4.3. CAPACIDAD MARCO LIBERADA

CAPACIDAD MARCO LIBERADA PARA EL HORARIO DE SERVICIO 2024-2025

En virtut del que estableix l'article 11.3 del Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària, quan el candidat no tinga intenció d'utilitzar la capacitat marc durant més d'un mes, ho comunicarà a l'administrador d'infraestructures amb més d'un mes d'antelació.

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

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 servici en vigor, classificada per eixos en què s'indicaran els solcs disponibles amb l'horari, el dia de la setmana i el trajecte amb l'origen i la destinació corresponents, així com les parades intermèdies. Aquest document s'actualitzarà a l'inici de cada mes, sempre que hi haja hagut modificacions respecte de l'actualització precedent.

Aquests solcs que conformen la capacitat marc romanent disponible se sol·licitaran, amb idèntic horari i parades als oferits en la taula, per les empreses ferroviàries o pels nous candidats en el període establit per l'administrador d'infraestructures a través de l'aplicació informàtica SIPSOR, mitjançant els terminals autoritzats a aquest efecte.

Una vegada sol·licitats els solcs inclosos en la taula, es procedirà 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.

ACUERDOS MARCOS EN VIGOR

El Consell d'Administració d'ADIF- Alta Velocitat, 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 del 2019..

Aquesta assignació provisional quedava condicionada a la comunicació i aprovació per la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència, de conformitat amb allò establert a l'article 38.6 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari i a 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 dinfraestructura 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 Velocitat.

Amb data 11 de maig de 2020, es van formalitzar els Acords Marc entre ADIF-Alta Velocitat i els tres candidats adjudicataris de capacitat marc, per un període de 10 anys. Es tracta d'acords per a serveis de viatgers comercials 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 la Declaració de Capacitat Marc Adjudicada, reajustant-se 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 3 mesos des que es produeix 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 se sustentaran en una necessitat comercial confirmada i en una viabilitat tècnica. En cas contrari, per tal que les sol·licituds d'adjudicació de capacitat se sustenten en una necessitat comercial confirmada i en una viabilitat tècnica, les empreses ferroviàries i els candidats poden consultar al gestor de capacitat la viabilitat de les seues propostes mitjançant la sol·licitud d'un estudi de capacitat.

Pel que fa a l'abast material, les empreses ferroviàries i els candidats podran sol·licitar els estudis de capacitat per motius diversos: estudi d'un solc per a un nou trànsit; la futura sol·licitud de capacitat no coincideix amb la sol·licitud habitual a causa de, per exemple, la inclusió de noves parades, l'ús de material rodant diferent, etc.

Quant a l'abast temporal, els estudis de capacitat es podran sol·licitar tant abans de la sol·licitud de capacitat per al següent horari de servici com durant la seua vigència. L'administrador tindrà en compte l'estat de la malla en el moment en què es realitzen, 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 servici se sol·licite abans que acabe el termini per a l'adjudicació de capacitat de l'horari de servici esmentat, el resultat de l'estudi de capacitat podrà variar a conseqüència del resultat de l'adjudicació definitiva de capacitat .

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

Aquest correu haurà d'acompanyar-se del formulari de l'Annex C amb els camps que s'indiquen degudament emplenats.

El gestor de capacitat analitzarà la documentació aportada i, en cas d'advertir defectes o que la informació aportada resulte incompleta, requerirà el sol·licitant perquè, en el termini de 10 dies, esmene la sol·licitud, amb indicació que, si així no ho fera, se'l tindrà per desistit de la seua petició, prèvia resolució que haurà de ser dictada en els termes previstos en l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

El gestor de capacitat ha d'elaborar i notificar al sol·licitant en el termini d'1 mes des de la recepció de la sol·licitud o, si escau, 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 ser especialment complexos.

Per al cas que els estudis de capacitat siguen de caràcter internacional, és a dir, que suposen l'estudi de solcs que travessen més d'una xarxa, l'administrador que reba la sol·licitud s'haurà de coordinar amb els administradors implicats per a l'elaboració de l'estudi.

Sense perjudici del que disposa la legislació vigent en esta matèria, l'administrador d'infraestructures ferroviàries tractarà com a confidencial tota la informació comercial i de negoci que se li confie per a l'elaboració dels estudis. Per la seua banda, el candidat es compromet a mantindre la confidencialitat de totes les dades i informacions que a este respecte li facilite ADIF-Alta Velocidad.

Els candidats utilitzaran 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 seves 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 queda obligat a actualitzar les dades de les vostres sol·licituds. Particularment comunicarà, com més aviat millor, qualsevol supressió de solcs o la renúncia a una petició, sense que això pressuposi que siguen 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'inicii 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 estiguen vigents en aquesta data. Aquesta generació no suposa cap dret adquirit de preferència sobre la resta de sol·licituds d'altres candidats. Els Candidats tindran 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 hauran d'anul·lar la petició dels solcs per als que no desitgen una nova adjudicació.

El Gestor de Capacitat comunicarà en temps 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'indicaran aquelles circumstàncies que condicionin l'aplicació del solc.

Els candidats tenen l'obligació d'acceptar les marxes assignades o refusar-les, pel mitjà en què fossin 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 corresponguen i es faran les transferències de dades dels plans de transport, sense que això 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 haja 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.

Con el proceso de anuncio del tren deja de aplicarse el principio de confidencialidad del surco y la información se considera pública a partir de ese momento.



PROCESO DE ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

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

El gestor de capacitat atendrà, en la mesura que siga possible, totes les sol·licituds de capacitat d'infraestructura que reba. Si això no és possible, aplicarà els criteris d'adjudicació continguts en l'article 11 de l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, i tindrà en compte totes les limitacions que afecten els candidats, com els efectes econòmics sobre la seua 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.

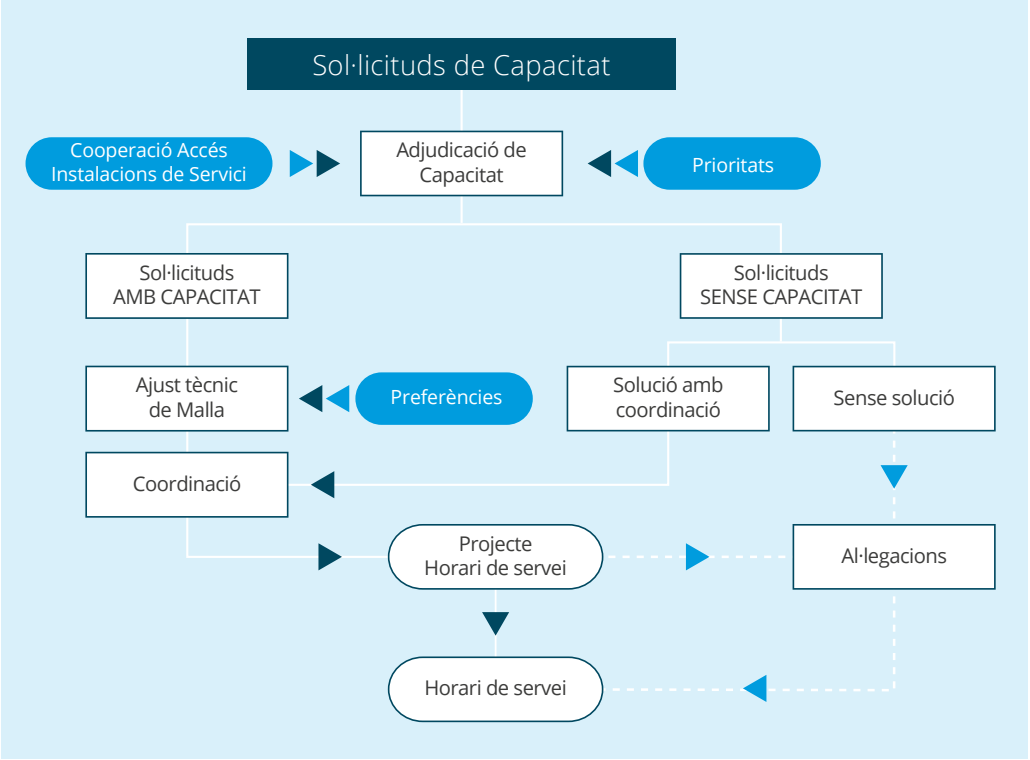
Conseqüentment, i fent ús de les seues competències previstes a l'Art 23. 2, apartats p) i q) del Reial Decret 2395/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i l'Art 23. 2 apartats, p) i q) del Reial Decret 1044/2013, 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:

- Conforme al que preveu 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 permeta 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 resultés 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 realitzar una reserva provisional de la capacitat d'infraestructura necessària per a l'execució de cada contracte de servei públic, prèviament a la licitació preceptiva.

Les sol·licituds de capacitat per fer treballs de manteniment es presentaran durant el procediment d'adjudicació. L'administrador d'infraestructures ferroviàries prendrà degudament en consideració la repercussió de la reserva de capacitat d'infraestructura amb fins de treballs de manteniment sobre l'activitat dels candidats i informarà tan aviat com siga possible les parts interessades de la manca de disponibilitat de la capacitat de infraestructura degut a treballs de manteniment no programats".

El procés d'adjudicació de capacitats per a la confecció de l'horari de servei (i de manera similar, els seus ajustaments) es desenvoluparà per tant d'acord el fluxograma adjunt.



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

Per als solcs ocasionals, el Gestor de Capacitat se circumscriurà a les capacitats disponibles, establint com a ordre de prioritat el de recepció de les sol·licituds.

El Gestor de Capacitat queda facultat per admetre petites incompatibilitats entre els solcs quan jutgi que no pertorbaran la circulació de la resta de trens.

FASE 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 realitzarà inicialment en funció de la capacitat estimada que 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'envia l'administrador d'infraestructures als candidats amb llicència en vigor. Un cop ateses les demandes segons la tipologia de trànsit, les sol·licituds que no hagen obtingut capacitat podran disposar de la capacitat residual d'una altra tipologia de trànsit, sempre que siga tècnicament viable.

Quan l'Adjudicació de la Capacitat siga a un Candidat diferent d'Empresa Ferroviària, aquest haurà de comunicar a l'administrador d'infraestructures les dades de l'EF que ha dutilitzar aquesta capacitat amb almenys cinc dies dantelació al de la seva utilització efectiva.

CRITERIS DE PRIORITAT A L'ADJUDICACIÓ

L'administrador d'infraestructures ferroviàries 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 adjudicarà
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 hagués estat declarada com a congestionada, es prendran en compte per a la seva assignació, per ordre descendent, les prioritats d'adjudicació següents:
    a) L'existència d'infraestructures especialitzades i la possibilitat d'atendre aquestes 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 successives setmanes del període horari.
    f) L'eficiència del sistema.

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

El Gestor de Capacitat ha de vetllar per una optimització i aprofitament raonable de la capacitat d'infraestructura. En aquest sentit:

- Es procurarà que els horaris siguen cadenciats en aquelles línies o serveis per als quals siga possible, fet que suposa una millor organització del trànsit tant per al administrador d'infraestructures ferroviàries com per a l'operació dels Candidats, així com un atractiu comercial més gran per als viatgers.

- Alguns trens, per les seves característiques tècniques pròpies, podrien disminuir la capacitat o dificultar l'explotació, per la qual cosa l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà restringir la circulació de determinats trens segons exclusivament criteris tècnics d'explotació (manca de determinats equipaments a bord, temps de marxa inadequats a les característiques de les línies, etc.).
- Quan se sol·liciti un solc per part del Candidat i hi haja un itinerari alternatiu menys congestionat, el Gestor de Capacitat podrà programar el solc a la seva iniciativa per la ruta més adequada, per tal de propiciar la major disponibilitat de capacitat per als trànsits per als quals la ruta més saturada siga necessària tècnicament i econòmicament. El Gestor de Capacitat raonarà per escrit davant del Candidat afectat aquestes situacions.

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

FASE D'AJUST TÈCNIC DE MALLA

Quan les sol·licituds han obtingut capacitat, s'ha de realitzar 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

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

Serveis Cadenciats

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

Línies especialitzades

En cas que hi haja línies alternatives adequades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, 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 2.4.1 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 en l'ajust tècnic de malla als servicis que complisquen els requisits tècnics de la línia especialitzada, a més de la prioritat d'adjudicació de capacitat que determina l'Ordre FOM/897/2005..

Trànsits Obligació de Servei Públic

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

Trens de Llarga Distància (Viatgers o Mercaderies)

Atesa l'especial complexitat tècnica que comporta la construcció de solcs de gran longitud i a l'efecte d'optimitzar la capacitat d'infraestructura, ja que aquests circulen per un gran nombre de línies, particularment els internacionals, el gestor de capacitat podrà donar preferència en el grafiat de malla als trens de més recorregut.

El Gestor de Capacitat procurarà que, si res no s'hi oposa, els solcs assignats a l'Horari de Servei anterior, que obtinguen capacitat al nou Horari de Servei, en conservin bàsicament les característiques primordials.

Al final d'aquest procés, el Gestor de Capacitat assignarà als Candidats els solcs corresponents. En el cas dels solcs regulars, aquesta assignació serà provisional fins que culmini la fase de coordinació i el període d'al·legacions.

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

Dins del procés d'assignació de solcs, el compliment dels calendaris programats és essencial per a garantir la qualitat del servici ferroviari i permetre planificar la logística dels diferents intervinents en el procés, així com possibilitar que el conjunt de candidats dispose dels seus horaris definitius en temps oportú.
Per a donar resposta a aquelles sol·licituds presentades fora de termini, el gestor de capacitat n'avaluarà l'abast i comunicarà als candidats la seua decisió com més prompte millor, una vegada acabe l'adjudicació definitiva de les sol·licituds presentades en termini, i podrà fins i tot donar-los tractament en ajustos posteriors i assignar 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 fixarà una vegada a l'any i entrarà en vigor a les dotze del vespre del segon dissabte de desembre.

Els solcs s'adjudiquen a les EE.FF. i Candidats, exclusivament per al seu ús durant l'Horari de Servei per al qual van ser sol·licitats.

CALENDARI DE RESERVA DE SOLCS

Solcs Regulars (Servitren)

L'administrador d'infraestructures ferroviàries posa a la disposició dels candidats una àmplia possibilitat d'ajustos amb uns terminis adequats per a donar resposta a la majoria de necessitats de transport..

Quan un Candidat pretengui emprendre modificacions al seu Pla de Transport que puguen alterar substancialment els esquemes d'explotació vigents, haurà de comunicar anticipadament aquesta circumstància al Gestor de Capacitat, que avaluarà la conveniència de proposar un calendari de programació més ampli. Si no es produeix la comunicació anterior, el Gestor de Capacitat podrà denegar-ne la implantació, proposant una data en què siga tècnicament viable la materialització de l'estudi de les modificacions plantejades.

El candidat que vulgui sol·licitar capacitat d'infraestructura per explotar un servei de transport de viatgers, coincident amb un amb obligacions de servei públic, ha d'informar l'administrador d'infraestructures ferroviàries. ia la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència amb una antelació mínima de 18 mesos respecte a l'entrada en vigor de l'horari de servei a què correspongui la sol·licitud de capacitat, per poder avaluar els possibles efectes econòmics als serveis existents (Art. 59.7 de la LSF).

Els calendaris que figuren a continuació inclouen les dates límit de forma genèrica, on X és la data del Canvi de Servei, per a la publicació de l'HORARI DE SERVEI ANUAL.

L'Annex A inclou el calendari d'adjudicació de capacitat amb les dates concretes per a l'horari de servici 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 Servici)	X-5 mesos (12 setmanes després de la finalització del termini de sol·licitud de capacitat)
Al·legacions	Entre X-5 i X-4 mesos (1 mes)
Comunicació definitiva de l'horari de servei	X-3,5 mesos (3r dilluns després del període d'al·legacions)
Comunicació de l'anunci	X-1,5 mesos
Inici de l'horari de servei	12 h. de la nit del 2n dissabte de desembre

(*) Els terminis del Calendari Internacional estan alineats amb el Process Handbook for Intenational 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 Serveio	X-4 mesos
Al·legacions	Entre X-4 i X-3 mesos (1 mes)
Comunicació definitiva de l'horari de servei	X-2 mesos
Comunicació de l'anunci	X-1,5 mesos
Inici de l'horari de servei	12 h. de la nit del 2n dissabte de desembre

(*) Els terminis del Calendari Nacional estan alineats amb l'Ordre FOM 897/2005

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Per a oferir a les EE. FF. i als candidats una agilitat adequada i donar resposta a les necessitats del mercat, amb un nivell adequat de qualitat dels servicis, amb independència del moment en què se sol·liciten, està prevista la modificació de l'horari de servici durant la seua vigència. Prèviament a l'entrada en vigor de l'horari de servici, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà programar dates d'ajust perquè els candidats puguen introduir modificacions en el seu Pla de transport. Per a establir el calendari, es consultarà amb els diferents candidats.

Aquests ajustaments podran ser de dues classes:

Ajustes Concertados

Estan concebuts perquè els candidats realitzin la major part de les modificacions del seu Pla de transport durant l'hora de servei. En aquests ajustaments, el Gestor de Capacitats podrà realitzar les adequacions tècniques a la malla que estimi oportunes, i els Candidats hauran d'assumir i garantir la implantació d'aquelles modificacions que es comuniquin en els terminis establerts.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries exerceix plenament en aquests ajustaments la facultat de coordinació entre els candidats quan sorgeixin interferències als solcs d'un candidat per peticions comercials d'un altre candidat.

Els terminis normals que serviran de base per a l'elaboració del calendari es determinaran segons la taula de dates límit següent, on **M** és el mes corresponent a la data de l'Ajust Concertat:

AJUSTAMENTS CONCERTATS	
Recepció de peticions de capacitat	M – 4
Assignació provisional de Capacitat	M – 3
Al·legacions	15
Comunicació definitiva de capacitat	M – 2
Comunicació de l'anunci	M – 1
Ajust Concertat	M (12 h. de la nit del 2n dissabte de juny)

A l'Annex A figuren les dates concretes per a cada Ajust Concertat dels anys 2025 i 2026.

El Gestor de Capacitat podrà establir uns terminis extraordinaris quan conflueixin circumstàncies que exigeixin un període de programació més ampli, per a la totalitat de la Xarxa o únicament per a determinats eixos o relacions.

Ajustaments Mensuals

El seu objectiu és facilitar una adequació al Pla de transport de cada candidat. Considerant que els curts terminis de programació i el marc constrenyit de modificació de la malla en aquest tipus d'ajustaments dificulten l'estudi de grans variacions de solcs, el Gestor de Capacitat podrà refusar per aquest motiu algunes sol·licituds quan els terminis previstos de planificació siguen insuficients o les peticions suposin una modificació substancial de la explotació.

A continuació s'indiquen els terminis aplicables amb caràcter general. A D el dia de l'ajust, les dates límit seran:

AJUSTAMENTS MENSUALS	
Recepció de propostes de capacitat	D – 21 dies
Assignació provisional de Capacitat	D – 14 dies
Al·legacions	D –14 dies a D – 10 dies
Comunicació de l'anunci	D – 10 dies
Ajust Mensual	D

A l'Annex A figuren les dates concretes per a cada Ajust Mensual dels anys 2025 i 2026.

Pel que fa al calendari d'Ajustos Mensuals, s'aplicaran els terminis genèrics detallats anteriorment sense requerir cap comunicació expressa, excepte en aquells casos concrets en què siga aconsellable establir uns terminis específics per coincidir, per exemple, amb períodes de vacances. Aquests calendaris específics es comunicaran a la reunió convocada a aquest efecte, o mitjançant escrit del Gestor de Capacitat, que es remetrà amb la deguda antelació.

Modificacions

En virtut del paràgraf 2 del punt 6 de l'Annex de la Decisió Delegada 2017/2075, el gestor de capacitat podrà reprogramar un solc ferroviari adjudicat, si és necessari, per a garantir la millor adequació possible entre totes les sol·licituds de solc i l'aprova el candidat a què ha estat adjudicat el solc.

Per causes extraordinàries i justificades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà autoritzar:

- La realització dajustaments 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.

No es consideraran variacions de solc, de cara als Candidats, les alteracions en les quals:

- No es varïin les condicions amb què van ser sol·licitats els solcs.
- No s'alteri l'horari a les parades comercials per a trens de viatgers.
- Per a trens de mercaderies, no es varïi l'horari comercial més de 15 minuts, en qualsevol punt del recorregut.

En aquestes circumstàncies, el Gestor de Capacitat podrà alterar els solcs en qualsevol moment sense obligació de consulta prèvia als Candidats, però haurà de comunicar la variació quan comporti canvi de codi del solc, o de l'horari comercial en qualsevol dels punts del seu recorregut .

Solcs Ocasionals (TrenDia)

Perquè siga possible donar resposta a les sol·licituds dels Candidats a través del producte TrenDÍA cal que la petició siga realitzada amb una mínima antelació.

Per solcs internacionals, si no hi ha solcs de catàleg disponibles que s'ajustessin a la sol·licitud, es comunicarà al Candidat aquesta circumstància en aquest mateix termini de cinc dies hàbils, existint un termini màxim de 30 dies per establir un solc a mida.

SOLCS OCASIONALS (TRENDIA)	
Termini màxim de resposta	5 dies hàbils

El Gestor de Capacitat requerirà uns terminis diferents per a aquelles 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 TrenDIA siga tan gran que el Gestor de Capacitat estimi que el servei regular de trens no està prou consolidat per realitzar estudis de trens ocasionals.

Per raons excepcionals i justificades, els candidats podran sol·licitar solcs amb menys de cinc dies hàbils. Aquest servici d'adjudicació de solcs ocasionals es prestarà només en dies hàbils (de dilluns a divendres) i caldrà presentar les sol·licituds abans de les 12 hores del dia anterior a l'eixida sol·licitada del tren. La resposta es notificarà abans de les 18 hores del mateix dia..

Requisits específics per a la sol·licitud i adjudicació de solcs regulars i ocasionals per a trens de viatgers a Estacions Coordinades.

Estación Coordinada, és aquella estació de viatgers amb altes exigències de qualitat de servei en què es preveu una elevada demanda 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 Candidats, quan emplenen les seves sol·licituds de capacitat, hauran de sol·licitar expressament al Gestor de Capacitat:

- Les necessitats concretes de temps d'ocupació de vies.
- Informar del tren següent per rotació de gràfic.
- La longitud dels trens per als quals se sol·licita l'estacionament.

Tot això permetrà un millor coneixement de les necessitats de les EE.FF. i Candidats i afavorirà una programació i organització més correcta de l'estació, per continuar oferint uns nivells de qualitat de servei adequats a la tipologia dels trens.

El Gestor de Capacitat, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris, adjudicarà la capacitat a les vies de les estacions. Les Empreses Ferroviàries i Candidats tenen dret a la utilització de les vies esmentades d'acord amb les condicions prèviament adjudicades i acceptades.

Les sol·licituds d'assignació de capacitat a les estacions coordinades se sustentaran en la necessitat del candidat i en la viabilitat tècnica d'ocupació de vies de la instal·lació. Aquestes peticions estaran vinculades a sol·licituds de trens de viatgers inclosos al Pla de Transport (ServiTREN), i, en alguns casos, també es podran realitzar juntament amb sol·licituds ocasionals (TrenDÍA).

Tant la sol·licitud d'estacionament com la longitud del tren s'indicaran als camps habilitats a aquest efecte a SIPSOR i als models de sol·licitud de capacitat que es es troben recollits a l'Annex C d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

El Gestor de Capacitat està facultat per modificar la capacitat d'estacionament de les vies en una Estació Coordinada per tal de permetre la realització d'operacions de manteniment programat o reposició o ampliació dels actius vinculats a aquesta. Aquestes actuacions es coordinaran a través de les comissions TOC, de conformitat amb allò indicat a l'apartat 4.5.

Per facilitar les operacions de trànsit del conjunt de trens per motius d'incidències, retards, trens addicionals, etc., l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà variar les vies assignades prèviament, procurant que aquestes modificacions siguen les menors possibles, i avisant d'aquests canvis amb la major antelació possible.

Quan les EE.FF. sol·licitin l'ús de les vies d'estacionament de les estacions coordinades per a l'apartat de material, especialment en horari nocturn, l'adjudicació de capacitat s'inclourà al gràfic d'ocupació de vies.

Si no fos possible atendre totes les sol·licituds, s'aplicarien de manera raonada els criteris d'adjudicació següents:

- Es prioritzaran les empreses ferroviàries que no disposin de vies d'estacionament per a l'apartat de material en un entorn proper a l'Estació Coordinada de què es tracte.

- Les vies disponibles i les possibilitats operatives.
- L'Ordre de sortida de les circulacions comercials a l'inici del servei.
- El repartiment percentual de trens de cada E.F. que tinguen origen o destí a l'estació.
- L'eficiència del sistema.

Les estacions declarades coordinades són les següents:

ESTACIONS COORDINADES	
1	ESTACIÓN DE MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR
2	ESTACIÓN DE VALLADOLID CAMPO GRANDE
3	ESTACIÓN DE LEÓN
4	ESTACIÓN DE ZAMORA
5	ESTACIÓN DEMADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES (*) Incloses 6 vies als Tallers de Turó Negre 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 (*) Incloses 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 es troben disponibles a l'apartat 7.3.5..

(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 de preses d'aigua, elèctriques, de buidatge de WC i altres anàlogues.

ÍNDEX DE SATURACIÓ DE LES ESTACIONS COORDINADES

Les dades de Saturació i Solcs disponibles són valors mitjans diaris d'un dia estàndard, referits a tots els tipus de trànsit i per a totes les línies que confluïsquen en l'estació. La distribució dels solcs no té per què ser homogènia per períodes horaris i pot variar segons el dia de la setmana.

Dates 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 presentan problemas saturació. 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, de forma puntual, arriba a estar congestionat. De vegades, potser no admeta nous trens o, per admetre'ls, es requerisca canviar 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 a Congestionada, la possibilitat d'incloure nous trànsits ha de ser estudiada en detall per ADIF - AV.

4.5.2. SOL·LICITUDS D'ADJUDICACIÓ DE SOLCS INTERNACIONALS FORA DE TERMINI

Les sol·licituds internacionals "fora de termini" són aquelles peticions de capacitat que se sol·liciten després de la finalització del termini de sol·licituds de capacitat regular anual i fins a 2 mesos abans de l'inici del Horari de Servei.

El Gestor de la Capacitat atendrà 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·LICITUDES AD-HOC

Són les sol·licituds de capacitat que fan els candidats /EE.FF. perquè el Gestor de la Capacitat us elabori solcs a mida de les vostres necessitats de transport.

SORTS AMB RESERVA

Solcs Regulars (ServiTren)

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

Solcs Ocasionals (TrenDia)

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

SOLCS SENSE RESERVA

Quan no siga possible per al Candidat fer la reserva de capacitat en temps oportú, l'administrador d'infraestructures disposa de dues modalitats de solcs sense reserva.

Solcs Especials amb Sol·licitud

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

Solcs Especials sense Sol·licitud

Aquests solcs són assignats amb motiu d'incidències o per incompliment de les condicions de transport programades per les EE.FF. o per altres candidats, normalment a iniciativa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

4.5.4. PROCÉS DE COORDINACIÓ

La fase de coordinació ha estat concebuda per resoldre els conflictes que puguen, eventualment, sorgir entre les diferents sol·licituds i adjudicacions de capacitat de infraestructura per a la millor adequació possible entre elles.

En cas que el Gestor de Capacitat detectés que durant el període previst per a l'elaboració del projecte horari de servei s'havien demanat sol·licituds incompatibles entre si o quan la capacitat adjudicada al Candidat no satisfaci les seves necessitats i aquest ho expressi per escrit en els terminis establerts , tractarà de satisfer totes les sol·licituds mitjançant el procés de coordinació.

Amb aquesta finalitat, el Gestor de Capacitat procurarà trobar solucions alternatives que donin resposta a les sol·licituds dels Candidats, o resoldre els conflictes consultant els candidats.

Durant aquesta consulta, l'administrador d'infraestructures facilitarà als candidats la informació següent, de forma gratuïta i per escrit:

a) L'adjudicació de capacitat sol·licitada per altres candidats en els mateixos trajectes.

b) L'adjudicació de capacitat atorgada prèviament a tots els altres candidats en els mateixos trajectes.

c) L'adjudicació de capacitat alternativa proposada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

d) La informació detallada sobre els criteris aplicats al procediment d'adjudicació de capacitat.

Aquesta informació s'ha de facilitar sense revelar la identitat dels altres candidats, llevat que aquests candidats estiguen expressament d'acord amb què es divulgui.

PROCEDIMENT PER RESOLDRE CONFLICTES A LES SOL·LICITUDS

En la confecció de l' Horari de Servei o durant els Ajustos Concertats, els Candidats disposaran d' un termini màxim de deu dies hàbils a partir de la data de la proposta d' Adjudicació de Capacitat , per acceptar - la o rebutjar - la , així com per fer les observacions oportunes a la mateixa. Aquestes observacions hauran de ser presentades per escrit i motivades. Aquest termini serà de tres dies hàbils a partir de la data de la proposta d'adjudicació de la capacitat, per a la resta dels casos.

Durant el procés de coordinació de les sol·licituds, el Gestor de Capacitat pot proposar als candidats, dins de límits raonables (± 60 minuts), adjudicacions de capacitat d'infraestructura que difereixin del que sol·licita.

Es podran fer les rondes de coordinació que el Gestor de Capacitat consideri oportunes per intentar assolir uns acords satisfactoris.

En cas que no siga possible aconseguir una solució acceptable per a tots els candidats després de desenvolupar el procés de coordinació, el Gestor de Capacitat adoptarà la solució que millor convingui al conjunt del sistema ferroviari:

- En la creació de l'Horari de Servei s'optimitzarà la utilització de la infraestructura, evitant una utilització ineficient que impedeixi obtindre el màxim rendiment de la mateixa.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

- En la mesura del possible, s'oferiran alternatives que permetin la coexistència de diferents candidats en períodes horaris, oferint adjudicacions de capacitat que poden variar lleugerament del sol·licitat, 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.) tindran prioritat i/o preferència els que corresponguen a aquesta especialització, valorant la utilització de la totalitat de la línia sobre aquells que utilitzen només part de la mateixa.
- Així mateix, rebran la consideració deguda els serveis sotmesos a obligacions de servei públic, així com els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.
- També es donarà preponderància als serveis que hagen estat sol·licitats en funció d'un Acord Marc, o que siguen objecte de serveis cadenciats o sistemàtics.
- En infraestructures declarades com a congestionades, el Gestor de Capacitat podrà modular l'aplicació dels estrictes criteris d'adjudicació de capacitat amb objecte de garantir, tant com siga possible, l'accés de tots els candidats que hagen sol·licitat l'adjudicació de capacitat.

La decisió final del Gestor de Capacitat podrà 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 a comptar de la comunicació del projecte de l'horari de servici 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 cas que una empresa ferroviària indique en les 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 d'este organisme, de conformitat amb el que estableix la CNMC en la resolució de data 15 de febrer de 2024 dictada en l'expedient STP/DTSP/060/23, el termini en què l'administrador confirme o modifique l'adjudicació provisional de capacitat serà d'un màxim de 15 dies.

En el cas de sol·licituds per a l'horari de servici presentades fora de termini o per als solcs assignats en ajusts de l'hora de servici, 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.

Estes al·legacions s'han de remetre 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 a ampliar informació, vegeu l'Annex J "Procediment de Resolució de Conflictes".

4.6. Infraestructura a 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, a través 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 siga possible atendre, de la manera adequada, les sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària, l'administrador d'infraestructures ferroviàries declararà la part de la infraestructura afectada com a congestionada. Idèntica qualificació rebrà 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 estrictes criteris d'adjudicació a fi de garantir, en la major possible, l'accés de tots els candidats que hagen sol·licitat l'adjudicació de capacitat.

Quan una infraestructura es declari congestionada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries 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 allò establert a l'article 11apartat c de l'Ordre FOM 897/2005, s'aplicaran en cas d'infraestructura congestionada, per a la adjudicació de capacitat, s'indiquen a la Declaració sobre la Xarxa.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, 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 alguns trams de línia força congestionats per ser 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 d'infraestructures ferroviàries haurà d'exigir la cessió de les franges horàries que, en un període de com a mínim un mes, hagen estat utilitzades menys d'un 80% en infraestructures congestionades, 50% a la resta, llevat que això es degui a causes no econòmiques alienes al control dels candidats.

Així mateix, en el cas d'infraestructures congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà reduir la capacitat adjudicada quan, en un període almenys d'un mes, aquesta haja estat utilitzada per sota de la quota establerta.

A la xarxa titularitat d'ADIF-Alta Velocitat, 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 puguen aplicar mesures de prioritat en l'adjudicació i desenvolupar mesures d'ampliació de capacitat.

INFRAESTRUCTURES DECLARADES CONGESTIONADES	
ESTACIONS	
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) aquells que, per les seves dimensions, pes o distribució i condicionament de la càrrega, només es puguen 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 ha de circular.

Les EE. FF que vulguen dur a terme un transport excepcional s'han d'adreçar a la Subdirecció de Seguretat en la Circulació de l'administrador d'infraestructures mitjançant la sol·licitud del transport excepcional conforme al que disposa el procediment d'Adif i ADIF-Alta Velocitat sobre l'obtenció d'autorització per a la circulació d'un transport excepcional per a, amb el dictamen de les àrees tècniques afectades de l'administrador d'infraestructures, poder donar resposta 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 comunicarà 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 Velocitat afectades.

Ver también apartado 3.4.3 del documento. Para más información, consultar con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (Directorio de Adif apartado 1.6).

TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

Les EE.FF. i els Candidats hauran d'indicar a les seves sol·licituds d'Adjudicació de Capacitat que aquesta s'emprarà per al transport de matèries perilloses, a més de sol·licitar les parades que fossin necessàries per a la realització de la seva intervenció, perquè siga contemplat adequadament en el procés de programació, d'acord amb lArt. 47.5 del RSF.

Quan es tracti dafegir material que transporti MM. PP. a trens que no el tenen contemplat al seu pla de transport, és obligatori sol·licitar l'autorització del administrador d'infraestructures ferroviàries prèviament a la seva expedició.

Quant 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 en la composició, núm. ONU i de perill que identifiquen la mercaderia transportada, quantitat, origen i destinació d'estes, 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 això, el transportista, segons l'article 1.4.2.2.5 ha d'assegurar-se que el gestor de la infraestructura sobre la qual circula puga disposar en tot moment al llarg del transport, de forma ràpida i sense cap entrebanc, de les dades que li permeten complir amb les exigències de l'esmentada subsecció 1.4.3.6 i la Consigna C núm. 46, de 16 de novembre de 2016, sobre "Comunicació de tren disposat per a circular".

Les EE.FF. i els Candidats hauran de garantir el compliment de totes les prescripcions i normes que regeixen aquests transports, per salvaguardar la seguretat de tercers i de les pròpies infraestructures.

4.8. Control de l'ús dels solcs

Les EE.FF. i Candidats tenen l'obligació de fer servir la capacitat obtinguda en les condicions en què els va ser assignada.

4.8.1. NORMES PER A LA MODIFICACIÓ DE SOLCS PER PART DEL SOL·LICITANT

Vegeu apartat 4.5.1 Ajustaments Concertats i Ajustaments Mensuals.

4.8.2. NORMES PER A LA REPROGRAMACIÓ DE SOLCS PER PART DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES

Ver apartado 4.5.1 Ajustes Concertados y Ajustes Mensuales.

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 els candidats tenen l'obligació de fer servir la capacitat obtinguda en les condicions en què se'ls va assignar. En cas d'infraestructures congestionades, el no ús injustificat dels solcs assignats pot ser causa d'infracció greu, en cas que siga imputable a l'empresa ferroviària. (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 d'infraestructures ferroviàries puga emprendre en aquells casos que suposin un trencament important per a un ús eficaç de la infraestructura, el Gestor de Capacitat proposarà a les EE.FF. i Candidats la supressió o modificació dels solcs quan detecte la manca d'utilització sistemàtica, especialment en el cas de línies congestionades.

Quan el percentatge d'ús estigui per sota d'un 80% en línies congestionades i 50% a la resta, en un període continuat d'un mes, el Gestor de Capacitat també podrà modificar l'assignació de capacitat sense restriccions d'horari comunicant-ho per escrit aquesta circumstància i justificant de manera raonada les causes de la decisió adoptada. S'estableix un període d'al·legacions de 10 dies a favor de l'EF o Candidat.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

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 de assignació de capacitat.

El propòsit és atendre millor les necessitats del mercat i conduir a un ús optimitzat de la capacitat existent. Es pot trobar informació detallada sobre el projecte a https://rne.eu/capacity-management/ttr/

L'objectiu és assolir la implementació del TTR de manera progressiva a partir de l'horari de servici 2024-2025, sempre que estiga recolzat pel marc legal europeu i nacional.

L'estratègia de capacitat de tots els administradors que formen part de RNE es troba publicada al següent enllaç:

https://rne.eu/capacity-management/ttrcapacity-strategies/

4.9.2. FACTORS DEL PROCÉS

El procés TTR es basa en els factors següents:

- Estratègia de capacitat (X*-60 a X*-36 mesos): l'estratègia de capacitat és la planificació de la capacitat a llarg termini de l'administrador d'infraestructura.
- Model de capacitat (X * -36 a X * -18 mesos) amb partició de capacitat: el model de capacitat ofereix una definició més detallada del pronòstic de la demanda, i la divisió de la capacitat en planificació anual, planificació progressiva i restriccions temporals 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 2025**

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

4.9.3. IMPLEMENTACIÓ

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries participa a la implementació del projecte a nivell nacional. Els primers passos en la implementació del TTR s'estan realitzant per a l'HS 2025, si bé s'està fent de manera progressiva implantant aquells components que són viables per qüestions normatives i per la necessitat de desenvolupar noves eines digitals.

Així mateix, la implementació del TTR es realitzarà gradualment quant a l'abast geogràfic, començant amb algunes línies i incrementant aquest abast progressivament. Les línies en què es va implantant el TTR s'especifiquen a l'estratègia de capacitat de cada HS.

Per a més informació, podeu contactar a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) (One Stop Shop).

4.9.3.1. ESTRATÈGIA DE CAPACITAT

Com a primer pas en la implantació del TTR, els administradors d'Infraestructures elaboraran una Estratègia de Capacitat per a cada Servei Horari, que s'estructurarà per línies i que té com a objectiu servir com a base per a una planificació d'horaris més precisa en considerar les previsions tant de l'administrador com dels candidats per als propers Horaris de Servei.

Haurà de contindre informació de caràcter general relativa a la previsió de fluxos de trànsit, noves infraestructures disponibles, restriccions temporals de capacitat, etc. que suposin un impacte important, que permeti afrontar una planificació primerenca de la capacitat a nivell europeu.

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries 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 nivell nacional, després de l'Estratègia de Capacitat, l'administrador d'infraestructures ha publicat el model de capacitat per a l'Horari 2024-2025 de les línies incloses a l'Estratègia de Capacitat per a l'HS 2024/ 2025 publicada al juliol de 2022 i elaborarà el Model de Capacitat per als successius Horaris de Servei.

El model de capacitat es basa en la capacitat posada a disposició per l'administrador d'infraestructures, els requisits del mercat (per exemple, nous plans de servei) i els TCR (Restriccions temporals de capacitat) i serveix com a base per ajustar la capacitat que es posarà a disposició dels candidats. Per complir aquest propòsit, es classifica la capacitat segons les diverses necessitats comercials i tècniques ("quotes de capacitat").

4.9.3.2.1. COMUNICACIÓ DE LES NECESSITATS DE CAPACITAT

Els sol·licitants poden comunicar les seves necessitats de capacitat a l'administrador d'infraestructures entre X*-30 i X*-18 mesos a través de l'eina de RNE denominada ECMT.

Els anuncis de necessitats de capacitat es consideren indicatius no vinculants dels sol·licitants sobre les necessitats de capacitat futures esperades.

L'administrador d'infraestructures utilitzarà, si els EEFF els hi aporten, la informació proporcionada com a entrada a la capacitat. Sota 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.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

4.9.3.3. PROPOSTA DE CAPACITAT

Al voltant de X-18, l'administrador d'infraestructures ferroviàries treballarà en l'ajust de la capacitat que es podrà a disposició dels candidats i estarà constituïda per una combinació de solcs preconstruïts, solcs tipus, tenint en compte les restriccions temporals de capacitat previstes i els acords marc vigents, per cobrir les diferents necessitats comercials. La proposta de capacitat també pot incloure capacitat no planificada.

En el cas de les línies transfrontereres, aquestes activitats s'harmonitzaran amb els administradors de capacitat col·laterals.

Per tal de permetre als sol·licitants planificar i harmonitzar les seves sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ferroviàries publicarà 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. ESTUDIOS DE VIABILIDAD

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 serà elaborat conjuntament pels administradors d'infraestructura afectats.

Els estudis de viabilitat es poden sol·licitar per diversos motius, entre d'altres, l'estudi d'un solc per a un trànsit nou. Els estudis de viabilitat no donaran lloc a una revisió de la distribució de la capacitat publicada al Model de Capacitat (vegeu 4.9.3.2).

Per obtindre els millors resultats, es recomana que els candidats utilitzin el Sistema de Coordinació de Solcs (PCS) per sol·licitar estudis de viabilitat.

4.9.4. PROJECTE PILOT DE TTR O IMPLEMENTACIÓ TEMPRANA 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 a els 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 es realitzarà 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 en PCS abans de realitzar les seves sol·licituds.

De conformitat amb l'article 13 del Reglament, el Consell d'Administració del Corredor ha establert un C-OSS sent aquest l'únic organisme on els sol·licitants poden sol·licitar i rebre capacitat d'infraestructura per a trens de mercaderies internacionals al corredor. El C-OSS és l'únic responsable de fer totes les activitats relacionades amb la decisió de publicació i designació respecte a les sol·licituds de PaPs 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 anglès.

El C-OSS s'encarrega, en nom dels Administradors d'Infraestructures del Corredor, de les tasques relacionades amb la gestió de capacitat internacional, com són entre d'altres: coordinació de la fase de predisseny de l'oferta de PaP, publicació dels solcs PaPs, recepció de les sol·licituds de capacitat, reserva dels PaPs sol·licitats, coordinació de la fase de construcció i de la fase d'assignació dels Horaris de Servei, també executa la coordinació de la fase d'assignació en el cas de sol·licituds fora de termini i de la fase d'assignació de sol·licituds ad-hoc segons allò establert al Document d'Informació del Corredor.

El marc per a l'assignació de la capacitat es fonamenta a 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, així com per a l'assignació de solcs (per al calendari del Corredor, vegeu http://www.rne.eu/sales-timetabling/timetabling-calender/). Els PAP són una oferta conjunta de rutes transfrontereres coordinades per a l'Horari de Servei, produït pels administradors d'infraestructura que participen al Corredor. El C-OSS actua com un únic punt de contacte per a la publicació i assignació de PaPs.

Els serveis relacionats amb el ferrocarril són serveis específics l'assignació dels quals segueix les normes nacionals, per tant les sol·licituds s'han d'enviar directament als administradors d'infraestructures interessats. Així mateix, els contractes d'accés a la xarxa se celebren entre l'administrador d'infraestructures i el sol· licitant sobre la base de les condicions nacionals d'accés a la xarxa.

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

Corredor Atlàntic

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

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

Corredor Mediterrani

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

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

4.11. Assignació d'Intervals Horaris per a la Realització de Proves amb Lliurament de Via Bloquejada

De conformitat amb l'article 133. Circulació per a proves, assaigs i trasllats, apartat 1, del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, la realització de proves, assaigs o trasllats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General per un vehicle ferroviari que no compti amb una autorització de posada al mercat que els empari, requereix, segons els casos establerts en aquest article, d'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 Velocitat 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 matinades 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 d'infraestructures per a tasques de manteniment, tasques que sempre seran prioritàries sobre la realització de proves, encara que pugueren aquestes trobar-se programades.

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

4.11.1. ÀMBIT D'APLICACIÓ I ABAST

Serà aplicable, amb caràcter general, a totes aquelles proves que requereixin per a la seva realització l'EVB, requisit que es determinarà a 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 la realització de les proves i 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 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, la sol·licitud d'aquesta documentació tècnica es farà 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 en 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.

L'administrador d'infraestructures publicarà la capacitat teòrica disponible per a la realització de proves a cada línia amb EVB.

Excepcionalment, es pot sol·licitar en línies en què no s'haja publicat capacitat teòrica disponible, i l'administrador d'infraestructures no està obligat a la seva 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, així com 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 aquells casos en què el client demani períodes de més de 40 hores d'ús de via bloquejada.

B) Per a períodes d'ús puntua l

Per a aquells casos en què el client demani un ús puntual, ja siga per nits completes, o bé per hores.

4.11.2.2. CALENDARI D'ASSIGNACIÓ

Dins del 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, així com possibilitar que el conjunt de clients disposi de les hores necessàries per validar els seus trens.

Les sol·licituds hauran de ser presentades conforme al calendari d'assignació següent:

A) Per a sol·licituds de tipus A - Per períodes d'ús continuat

L'administrador d'infraestructures posarà a disposició dels clients, mensualment, la capacitat teòrica disponible estimada amb 2 mesos d'antelació i 3 mesos següents, perquè aquestes sol·licituds es puguen fer amb 3 mesos d'antelació.

Per tal d'atendre les demandes dels sol·licitants, les capacitats s'oferiran sectoritzades per línia i la petició es realitzarà unitàriament per a cada sector. 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 tinguen informació anticipada per tal 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 l´1 al 10 de gener
Assignació de les franges	Del l´11 al 20 de gener
Fase de coordinació	Del 21 al 30 de gener
Comunicació assignació de franges horàries	Del l´1 al 10 de febrer
Introducció a PÍDAME	Del l´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 PIDAME	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·licitudde capacitat del mes M+2

B) Per a sol·licituds tipus B - Per períodes d'ús ocasional

Per donar resposta a aquelles sol·licituds diferents de les indicades a l'apartat anterior i que siguen 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 avaluarà l'abast de les vostres necessitats, comunicant-los en temps oportú una eventual assignació provisional de capacitat.

4.11.2.3. FASES DEL PROCESO

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 analitzarà 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 realitzarà 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 utilitzant les eines informàtiques que l'administrador d'infraestructures ferroviàries posi a la vostra disposició, o per qualsevol altre mitjà que en garanteixi la recepció.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

El candidat que efectua la sol·licitud declararà les persones degudament acreditades que el representin a aquests efectes, de conformitat amb allò establert a l'article 5 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, així com el domicili social a què l'administrador d'infraestructures ferroviàries enviarà les notificacions oportunes i, si escau, presentarà un document que acrediti la seva inscripció al Registre Especial Ferroviari (Art. 61 LSF).

Anàlisi i classificació de les sol·licituds

Les sol·licituds rebudes s'ordenaran d'acord amb la data i l'hora de la recepció.

L'administrador d'infraestructures analitzarà 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 adjudicarà provisionalment.

Quan no siga 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 a l'assignació

1) Proves necessàries per a l'obtenció de les autoritzacions i certificats necessaris per al compliment dels compromisos assumits per les empreses ferroviàries que hagen estat adjudicatàries de capacitat marc.
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/ordre 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 la seva coordinació per intentar satisfer-les, 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 els candidats poden proposar assignacions alternatives de franges horàries d'infraestructures per a proves que difereixin del que sol·licita. Els sol·licitants podran acceptar o rebutjar la proposta en el termini màxim de 5 dies hàbils des que se'ls notifique. Això no obstant, perquè es dugui a terme la proposta de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, 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 comunicarà l'assignació de les franges horàries per a proves als sol·licitants i queden obligats a formalitzar les peticions en 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 elaborarà l'acta de proves en què es determinen i l'acceptació per part dels sol·licitants dels intervals concedit.

4.11.3 MANTENIMENT I CAUSES EXCEPCIONALS

Les franges horàries per a proves podran suspendre's o modificar-se, 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 puga reclamar cap tipus de responsabilitat o compensació econòmica a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Seran de responsabilitat exclusiva dels adjudicataris qualsevol dany que es causi, amb motiu de la realització de les proves a la infraestructura ferroviària, així com dels danys i perjudicis directes o indirectes que puguen ocasionar-se 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 es liquidarà aplicant els cànons establerts a la Llei 38/2015, del Sector ferroviari, als trens-quilòmetre inclosos en l'autorització que l'administrador d'infraestructures ferroviàries 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 s'utilitzarà i de tots els quilòmetres de la via contigua i implica la circulació de tots els quilòmetres autoritzats, a 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 la franja horària assignada.
- Com que les proves es realitzaran mitjançant el lliurament de via bloquejada, segons les prescripcions de circulació que es determinin a la Consigna que es publiqui a aquest efecte es requereix 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 realitzarà calculant la distància que podria recórrer un tren a la franja horària assignada, en funció de les característiques de la línia en què es realitzaran les proves.

La liquidación de los cánones se realizará aplicando a los trenes – kilómetro calculados de la forma descrita anteriormente, la tarifa unitaria vigente en cada momento.

Si una vez asignada la franja horaria para prueba con entrega de vía bloqueada la empresa ferroviaria no utiliza la totalidad del periodo horario asignado, por causas imputables a la empresa ferroviaria, se facturaría la totalidad del canon correspondiente al periodo asignado.

En caso de ser necesaria para la realización de pruebas la apertura extraordinaria de estaciones será de aplicación la tarifa en vigor, incluida en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento, correspondiente al Servicio Complementario SC-1, Transportes Excepcionales.



5 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, Cànons i Preus

5.10. Formes de pagament

ÍNDICE

5.3.1. TAXES	141
5.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS	144
5.7.1. SANCIONS PER MODIFICACIÓ DE SOLC	182
5.7.2. SANCIONS PER ALTERACIÓ DE SOLC	182
5.7.3. SANCIONS PER NO ÚS DE SOLC	182
5.7.4. SANCIONS PER CANCEL·LACIÓ DE SOLC	183
5.7.5. INCENTIUS / DESCOMPTES	183

5.1. Introducció

LLes EE. FF. i la resta de Candidats tenen dret a rebre de manera no discriminatòria l'accés a la infraestructura, inclòs l'accés per via fèrria a les instal·lacions i als serveis que s'hi presten, així com el paquet d'accés mínim.

La Llei 38/2015, del 29 de setembre del Sector Ferroviari determina l'estructura de les Taxes i Cànons Ferroviaris, així com la dels preus per la prestació de serveis Bàsics Complementaris i Auxiliars.

De conformitat amb la disposició transitòria primera de la Llei 26/2022, de 19 de desembre, per la qual es modifica la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, se seguirà aplicant el sistema per a la determinació dels cànons ferroviaris vigent en el moment d'entrada en vigor d'aquesta llei, fins a l'aprovació i la publicació oficial dels valors obtinguts d'acord amb el sistema establit en aquesta llei.

Els serveis que l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot prestar en el seu àmbit competencial són els següents:

- Paquet d'accés mínim
- Serveis bàsics.
- Serveis complementaris.
- Serveis Auxiliars.

5.2. Principis Tarifaris / Preus

Aquests principis se sustenten en les figures següents:

- Taxes i Cànons Ferroviaris.
- Preus per Prestació de Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars.

Les Taxes ferroviàries satisfan els fets imposables consistents en la prestació de serveis previstos a la LSF.

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 prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari que rebran el nom de cànons ferroviaris

Els cànons ferroviaris graven l'ús de les infraestructures ferroviàries i es fixaran d'acord amb els principis generals de viabilitat econòmica de les infraestructures, explotació eficaç de les mateixes, situació del mercat i equilibri financer en la prestació dels serveis, i d'acord amb criteris d'igualtat, transparència i no discriminació entre prestadors de serveis de transport ferroviari, així mateix es garantirà que el sistema de cànons utilitzat s'ajusta als mateixos principis a tota la xarxa.

La quantia dels 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 serà 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 tindre 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. foment de nous serveis de transport ferroviari, així com la necessitat d'afavorir l'ús de línies infrautilitzades, garantint, en tot cas, una òptima competència entre les empreses ferroviàries.

La quantia dels cànons exigits per la utilització d'instal·lacions de servei de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries no superarà

el cost de la prestació més un benefici raonable, de conformitat amb l'article 98 de LSF.

La prestació dels Serveis Bàsics, Complementaris i Auxiliars es troba regulada a la vigent Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, i al Reglament del Sector Ferroviari (R.D. 2387/2004, de 30 de desembre), a tant aquest últim no s'oposi al que preveu aquesta llei.

RÈGIM ECONÒMIC DELS SERVICIS FERROVIARIS CONNEXOS

La prestació dels Serveis ferroviaris Bàsics, Complementaris i Auxiliars està subjecta al pagament 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 podran superar el cost de la prestació més un benefici raonable.

Els serveis complementaris i auxiliars prestats a les instal·lacions de servei estaran subjectes a preus lliurement acordats entre les parts. No obstant això, quan aquests serveis siguen prestats per un sol proveïdor, els preus que aquest apliqui no poden superar el cost de la seva prestació més un benefici raonable.

No es meritaran preus privats pels serveis i l'accés a les instal·lacions de servei subjectes al pagament dels cànons 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 d'infraestructures ferroviàries seran abonats a aquest i s'utilitzaran per finançar-ne l'activitat, tendint a garantir l'equilibri financer.



La política de preus tendirà a crear una dinàmica que afavoreixi la contenció de les despeses d'explotació, adequant les inversions als requeriments reals de la demanda, evitant sobrecapacitats o problemes de congestió.

5.3. Paquet d'accés mínim i preus

Les EE.FF. i la resta de Candidats tindran dret a rebre en condicions d'igualtat l'accés a la infraestructura, concretament, tindran 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, així com comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària.
- Utilització de les instal·lacions d'alimentació elèctrica per al corrent de tracció, quan estiguen disponibles.
- Informació sobre els serveis de circulació de trens i endarreriments eventuals.
- Qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

L'Annex K detalla les condicions generals d'utilització dels sistemes d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats/empreses ferroviàries i també determina quina informació han de proporcionar els candidats/empreses ferroviàries a l'administrador d'infraestructura per a poder dur a terme les seues 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 allò establert a la LSF.

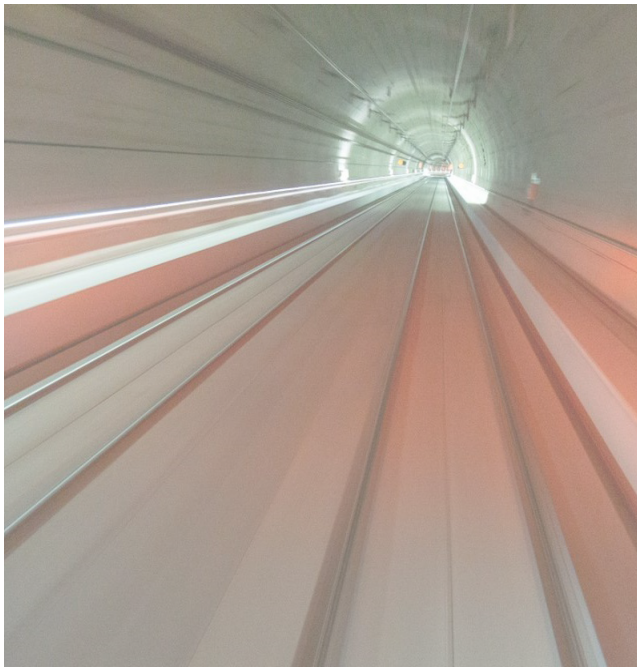
TAXES DE L'AGÈNCIA ESTATAL DE SEGURETAT FERROVIÀRIA

Segons estableix la LSF, la gestió, la liquidació i la recaptació d'aquestes taxes correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Constitueix el fet imposable d'aquestes taxes, la prestació dels servicis necessaris per a l'atorgament de les homologacions, certificacions, expedició de títols al personal ferroviari, autoritzacions d'entrada en servici i inscripció de vehicles, expedició de llicències d'empresa ferroviària, certificats de seguretat a les empreses ferroviàries i autoritzacions de seguretat als administradors d'infraestructures ferroviàries, per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Aquestes taxes, recollides al Títol VI, Capítol I, de la LSF, són:

- Secció 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'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Segons estableix la LSF, la gestió i la liquidació d'aquestes taxes correspon als administradors de 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 debéns de domini públic ferroviari que es facin per concessions i autoritzacions.

- Disp. Addicional 24a Taxa per informes i altres actuacions.

  Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació d'informes tècnics, l'expedició de certificats i altres actuacions facultatives enumerades en l'article IV del Decret 140/1960, de 4 de febrer, pel qual es convalida la taxa per informes i altres actuacions que s'hagen de dur a terme en les tramitacions instades davant els administradors d'infraestructures ferroviàries.

TAXA PER LA UTILITZACIÓ O APROFITAMENT ESPECIAL DE BÉNS DE DOMINI PÚBLIC FERROVIARI

Constitueix el fet imposable de la taxa la utilització privativa o l'aprofitament especial de béns de domini públic ferroviari que es facin per concessions i autoritzacions.

No s'exigirà el pagament de la taxa a les persones físiques o persones jurídiques, que no siguen societats de capital, quan la utilització privativa o aprofitament especial de béns de domini públic no porti aparellada 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 anul·lin o facin irrellevant aquella. Aquesta circumstància s'ha de fer constar en els plecs de condicions o clausulat de l'autorització o concessió.

Estaran exempts del pagament d'aquesta taxa els administradors d'infraestructures ferroviàries.

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.

Són subjectes passius de la taxa els concessionaris, les persones autoritzades o els adjudicataris o, si s'escau, els que se subroguen en lloc d'aquells.

La Llei 26/2022, del 19 de desembre, ha modificat l'article 93.6 de la Llei 38/2015 del 29 de setembre del sector ferroviari i, des de l'1 de gener del 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 imponible	Tarifa
Subsòl o vol utilitzat per a creus transversals de xarxes de subministrament	Metre quadrat	0,15 €/m_2-mes
Subsòl o vol utilitzat per xarxes de subministraments per al sistema ferroviari.	Metre quadrat	0,05 €/m_2-mes
Resta dutilitzacions del subsòl i vol.	Metre quadrat	0,30 €/m_2-mes
Sòl classificat urbanísticament com a no urbanitzable utilitzat per instal·lacions de subministraments.	Metre quadrat	0,35 €/m_2-mes
Sòl classificat urbanísticament com a urbà o urbanitzable utilitzat per instal·lacions de subministraments	Metre quadrat	0,68 €/m_2-mes
Sòl utilitzat per instal·lacions de subministraments per al sistema	Metre quadrat	0,05 €/m_2-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 €/m_2-mes
Sòl classificat urbanísticament com a no urbanitzable per a instal·lacions de servei previstes a l'apartat 1 de l'article 42 d'aquesta llei	Metre quadrat	0,20 €/m_2-mes
Suelo clasificado urbanísticamente como no urbanizable para instalaciones de servicio contempladas en al apartado 1 del artículo 42 de esta ley.	Metre quadrat	0,30 €/m_2-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 €/m_2-mes
Altres ocupacions de sòl classificat urbanísticament com a no urbanitzable.	Metre quadrat	0,40 €/m_2-mes
Altres ocupacions de sòl classificat urbanísticament com a urbà o urbanitzable.	Metre quadrat	0,70 €/m_2-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 d'infraestructures ferroviàries liquidarà 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 Cànons 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 (conforme a 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 les tarifes es determinaran pels Administradors d'Infraestructures Ferroviàries, aprovant un Reglament adoptat pel seu Consell d'Administració que haurà de ser publicat en el Butlletí Oficial de l'Estat i incorporat a la Declaració sobre la Xarxa.

El Consell d'Administració d'ADIF-Alta Velocitat, en l'ús de les facultats que té conferides, en la seua sessió celebrada el dia 30 de setembre de 2024, ha aprovat, previ dictamen del Consell d'Estat, el Reglament de determinació dels cànons ferroviaris, que ha sigut publicat en el B.O.E. núm. 260 de 28 d'octubre de 2024, sent la seua entrada en vigor l'1 de novembre de 2024, i ha sigut incorporat a la present Declaració sobre la Xarxa.

Els cànons meritats des de la publicació del present Reglament, en el Butlletí Oficial de l'Estat, fins a la seua entrada en vigor, es regiran per la normativa vigent en el moment del seu meritament.

MARC NORMATIU

La normativa aplicable que s'ha tingut en compte per a la quantificació dels cànons ferroviaris i la fixació de les tarifes corresponents es resumeix a continuació:

- Llei 38/2015, del 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 cànons ferroviaris.
- Declaració sobre la Xarxa, en aquells aspectes i remissions que les normes anteriors efectuen.

Tindran caràcter supletori les disposicions generals del dret administratiu, en particular la llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

CÀNONS D'ACCÉS MÍNIM A LES LÍNIES FERROVIÀRIES INTEGRANTS DE LA XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL I D'ACCÉS A INFRAESTRUCTURES QUE CONNECTIN AMB INSTAL·LACIONS DE SERVEI

Constitueix el pressupost de fet de cadascun dels cànons 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, així com la prestació de serveis inherents a aquesta utilització, a 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, així com comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària i qualsevol altra informació necessària per introduir o explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat.

La quota íntegra es determinarà en funció de cada tren quilòmetre adjudicat, distingint per tipus de línia afectada i tipus de servei d'acord amb la definició prevista en l'article 97.1 de la llei 38/2015, del Sector Ferroviari, i en 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 RELACIONATS AMB LES MATEIXES / MODALITAT B

Per lacció i efecte dutilitzar la infraestructura ferroviària, incloses bifurcacions i desviaments de xarxa.

La quota íntegra es determinarà en funció dels trens quilòmetre circulats, distingint per tipus de línia i tipus de servei d'acord amb la definició prevista en l'article 97.1 de la llei 38/2015, del Sector Ferroviari, i en l'Annex I del Reglament.

Mitjançant aquesta modalitat es repercuteixen els costos de manteniment i conservació de la infraestructura ferroviària directament imputable a l'explotació del servei ferroviari.

C. CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DISTRIBUCIÓ DE L'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ / MODALITAT C

Per l'acció i l'efecte d'utilitzar les instal·lacions d'alimentació elèctrica per al corrent de tracció, quan estiguen disponibles.

La quota íntegra es determina en funció dels trens quilòmetre circulats per línies ferroviàries electrificades distingint per tipus de línia, tipus de servei i tipus de tracció d'acord amb la definició que contingui la declaració sobre la xarxa.

Mitjançant aquesta modalitat, es repercuteixen els costos de manteniment i conservació de les instal·lacions d'electrificació i els costos de reposició, directament imputables a l'explotació del servici ferroviari. Tindran la consideració d'instal·lacions d'electrificació les subestacions, incloent-hi els edificis tècnics, la catenària, les subestacions mòbils i qualsevol altra instal·lació, equip o element necessari per al procés de transformació i distribució de l'energia.

Tindran la consideració d'obligats al pagament del cànon:

a) En la modalitat A, les empreses ferroviàries que siguen adjudicatàries de capacitat per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com qualsevol dels subjectes esmentats a l'article 34 que, sense tindre la consideració d'empreses ferroviàries, obtinguen adjudicació de capacitat.

b) En la modalitat B, les empreses ferroviàries que utilitzen les línies ferroviàries.

c) A la modalitat C, les empreses ferroviàries que utilitzin 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 s'utilitzi o s'hagués pogut utilitzar la capacitat concedida, la Modalitat B en el període en què s'utilitzi la línia ferroviària o l'element corresponent de la infraestructura ferroviària i la Modalitat C en el període en què s'utilitzen les instal·lacions d'electrificació.

La liquidació de les modalitats d'aquest cànon es notificarà a l'obligat al pagament i el pagament s'efectuarà en el termini de vint dies hàbils des d'aquell que es produeixi la notificació.

CÀNONS PER LA UTILITZACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SERVEI DE TITULARITAT I GESTIÓ EXCLUSIVA DELS ADMINISTRADORS GENERALS D'INFRAESTRUCTURA

Constitueix el pressupost de fet dels cànons contemplats en aquest article la utilització de les instal·lacions de servei la gestió de les quals està reservada en exclusiva als administradors generals d'infraestructures, en les modalitats següents:

a) Cànon per utilització d'estacions de transport de viatgers (modalitat A).

b) Cànon per utilització d'altres instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructura (modalitat B). Aquesta modalitat inclou la utilització de vies dapartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentat i neteja, i de subministrament de combustible. També estaran incloses en aquesta modalitat la utilització de vies en estacions de viatgers com a vies dapartat i per a la realització de determinades operacions.

c) Cànon per utilització de 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 són descrits al capítol 7 d'aquesta Declaració sobre la Xarxa.

QUANTIA DELS CANONS

De conformitat amb l'article 96.1 de la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, la utilització de les infraestructures ferroviàries i les instal·lacions de servici de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries donarà lloc a la percepció de les prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari regulades en els articles 97 i 98, que rebran el nom de cànons ferroviaris. La seva determinació, que els administradors d'infraestructures ferroviàries durà a terme seguent el que estableix l'article 100, s'aprovarà mitjançant un reglament adoptat pel consell d'administració que haurà de ser publicat al Butlletí Oficial de l'Estat i incorporat a la declaració sobre la xarxa.

La disposició transitòria primera. Modificació temporal de les quanties unitàries dels cànons previstos en els Títols II i III del Reglament de determinació dels cànons ferroviaris de l'Administrador d'Infraestructures 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 es modifiquen les tarifes incloses en aquest reglament, els administradors d'infraestructures ferroviàries aplicaran les quanties unitàries següents per a la determinació dels cànons ferroviaris.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES INTEGRANTS DE LA RFIG

CÀNON PELS SERVICIS D'ACCÉS I GESTIÓ DE CAPACITAT / MODALITAT A

a) Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari, la prestació dels servicis 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, incloent-hi senyalització, regulació, expedició, així com comunicació i subministrament d'informació sobre circulació ferroviària i per qualsevol altra informació necessària per a introduir o explotar el servici per al qual s'ha concedit capacitat.

b) La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre adjudicat i distingint per tipus de línia afectada i tipus de servici.

c) S'estableixen dos tipus de tarifa, un per als servicis que es duguen a terme en línies tipus A i un altre per a aquells que es produïsquen en la resta de les línies.

CÀNON PELS SERVICIS D'ACCÉS I GESTIÓ DE CAPACITAT, MODALITAT A						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVICI					
	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 tipus d'A	0,5082	0,5133	0,5118	1,3851	0,4110	0,0724

Les taules de referència d'aquest capítol inclouen la classificació de les línies en funció del tipus i de les característiques dels servicis i del tipus de tren.

ADDICIÓ AL CÀNON PER ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT, MODALITAT A, per l'ús no eficient d'aquesta.

- La quota líquida serà el resultat d'afegir a la quota íntegra una addició de l'article 97.5.4t de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari, per cancel·lació de reserva en concepte de capacitat que, una vegada adjudicada, no s'utilitze, amb l'objectiu d'optimitzar la utilització de la xarxa ferroviària i d'incentivar les millores en els processos de programació de trens per part dels candidats.

Es pretén evitar que un operador sol·licite solcs que posteriorment no utilitze i que, per haver-se adjudicat a aquest operador, no es puguen 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 del'administrador d'infraestructures.

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, ja que interfereix en la gestió de la capacitat de la xarxa ferroviària per part del'administrador d'infraestructures.

La quantia del recàrrec es determinarà multiplicant la tarifa unitària per cada tren-km de diferència, en valor absolut, entre el nombre de trens-quilòmetre adjudicats i el nombre de trens-quilòmetre circulats, per tipus de línia i tipus de servici:

- Per als servicis 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 servici, quan aquesta diferència siga superior al 2 % de la capacitat adjudicada i quan excedisca aquest percentatge.
- Per als servicis 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 siga superior al 15 % de la capacitat adjudicada i quan excedisca aquest percentatge.

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT A						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVICI					
	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 tipus d'A.	0,9265	0,9358	0,9332	4,8849	0,7500	0,1319

Es prendran en consideració les dades registrades en les eines de seguiment de circulacions d'Adif corresponents, a l'efecte de determinar la utilització efectiva de capacitats.

En el cas de trens en què el candidat sol·licitant de la capacitat no siga l'empresa ferroviària que utilitza aquesta, o en el cas de defecte d'utilització de la capacitat adjudicada, el recàrrec es liquidarà al candidat sol·licitant i, en cas d'excés d'utilització de la línia respecte de la capacitat sol·licitada, el recàrrec es liquidarà al candidat que ha utilitzat la línia.

CÀNON PER LA UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES, S/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, incloent-hi bifurcacions i desviaments de xarxa.
- La quota íntegra es determinarà multiplicant la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat i es distingirà per tipus de línia afectada i tipus de servici,
- S'estableixen dos tipus de tarifa, una per als servicis que es duguen a terme en línies tipus A i una altra per a aquells que es produïsquen en la resta de les línies.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES, MODALITAT B						
TIPUS LÍNIA	TIPUS DE SERVICI					
	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 tipus d'A	0,7247	0,7320	0,7299	1,9752	0,5865	0,1032

Les taules de referència d'aquest capítol inclouen la classificació de les línies en funció del tipus (Taula 1) i en funció de les característiques dels servicis i tipus de tren.

ADDICIÓ AL CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES I ALTRES ELEMENTS RELACIONATS AMB AQUESTES, 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'altes prestacions, explotació de servicis d'ample variable o altres situacions d'intensitat de trànsit elevada en determinats horaris.

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 les despeses necessàries per a un desenvolupament raonable d'aquestes infraestructures i tots aquells costos que permeten a l'administrador d'infraestructures ferroviàries assolir la sostenibilitat econòmica de les infraestructures que administra.

La quantia del recàrrec s'estableix atenent els criteris següents:

- Servicis de viatgers per línies tipus A: El recàrrec serà per cada plaça tren quilòmetre, es calcularà 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, i es diferenciarà per cadascuna de les línies tipus A i per tipus de servici.
- Servicis de viatgers fora de les línies A: La quantia de l'addició és la que resulte de multiplicar la tarifa unitària per cada tren quilòmetre circulat per al càlcul del cànon que regula aquest article.

La quantia del recàrrec serà la que resulte de multiplicar la tarifa establida en 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, i es diferenciarà per cadascuna de les línies tipus A i per tipus de servici.

La plaça tren quilòmetre és la unitat de mesura equivalent a un seient de tren, que recorre un quilòmetre:

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT B						
TIPUS DE LÍNIA	TIPUS DE SERVICI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNIES TIPUS A	€ / 100 PLAZAS-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 les línies A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

(*) Els servicis comercials de viatgers VL1 amb origen i destinació: Madrid-Cadis, Madrid-Huelva, Cadis-Madrid i Huelva-Madrid no meritaran aquest recàrrec.

* Servicis de viatgers fora de les línies A: El recàrrec es determinarà per cada tren quilòmetre calculat en el cànon d'utilització (modalitat B):

TARIFES ADDICIÓ, MODALITAT B						
TIPUS DE LÍNIA	TIPUS DE SERVICI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LÍNIES TIPUS DIFERENT D'A	€ / TREN-KM.					
Recàrrec modalitat B	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000

CÀNON PER UTILITZACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DISTRIBUCIÓ D'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ / MODALITAT C

a. Constitueix el pressupost de fet, de conformitat amb el que preveu l'article 97.1 de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari, l'acció i l'efecte d'utilitzar les instal·lacions d'alimentació elèctrica de tracció quan estiguen disponibles.

b. La quota íntegra es determina multiplicant la tarifa unitària a cada tren quilòmetre circulat per línies ferroviàries electrificades i distingint per tipus de línia, tipus de servici i tipus de tracció

c. S'estableixen dos tipus de tarifa, un per als servicis que es duguen a terme en línies tipus A i un altre per a aquells que es produïsquen en la resta de les línies:

CÀNON PER UTILITZACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE TRANSFORMACIÓ I DISTRIBUCIÓ D'ENERGIA ELÈCTRICA DE TRACCIÓ, MODALITAT C						
TIPUS DE LÍNIA	TIPUS DE SERVICI					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
	€ / TREN–KM					
Línies tipus A	0,4865	0,4315	0,5044	0,4665	0,5292	0,1855
Diferent tipus d'A	0,2018	0,2039	0,2033	0,5500	0,1635	0,0287

BONIFICACIÓ PER A INCENTIVAR EL CREIXEMENT DEL TRANSPORT FERROVIARI

La bonificació és aplicable als cànons pels servicis d'accés i gestió de capacitat (modalitat A) i per utilització de les línies ferroviàries i altres elements relacionats amb aquestes (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 per a incentivar el creixement del transport ferroviari, amb la finalitat d'incentivar l'explotació eficaç de la xarxa ferroviària i fomentar nous servicis de transport ferroviari, per als augments de trànsit anuals, segons el tipus de línia i de servici. La bonificació s'aplicarà d'acord amb els criteris següents:

- Per a les línies A, s'aplicarà per a cada combinació de línia individual i tipus de servici.
- Per a la resta de línies (B, C, D i E), s'aplicarà per a cada combinació de tipus de línia i tipus de servici.
- Ambdós criteris s'aplicaran al conjunt d'obligats al pagament que operen en cada combinació.

Per a aplicar aquesta bonificació, s'estableixen els paràmetres següents:

a) El trànsit de referència, **TREF**, mesurat en tren-km: serà el trànsit que l'administrador d'infraestructures ferroviàries considere normal d'acord amb la situació preexistent o amb l'evolució previsible. Veure taula de les "Taules de Referència".

b) El trànsit objectiu, **TOBJ**, mesurat en tren-km: serà el trànsit que l'administrador d'infraestructures ferroviàries determine d'acord amb les seues expectatives de mercat de les infraestructures i els servicis que utilitzen aquestes. 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'assolisca 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, mitjançant 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 serà la següent:

a) Percentatge de bonificació global B: es determinarà en funció de l'increment de trànsit anual respecte del trànsit de referència, de la manera següent::

   1º. Si el trànsit efectuat T queda per baix del trànsit de referència, no hi ha lloc a cap bonificació, i per tant B = 0.

   2º. Si el trànsit efectuat T està entre el trànsit de referència i el trànsit objectiu, es determinarà 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 × (T-Tref)/(Tobj-Tref).

   3º. Si el trànsit efectuat T és superior al trànsit objectiu, serà el percentatge corresponent a la bonificació objectiu, aleshores 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 proporció de trànsit d'aquests en l'exercici. Si TEF és el trànsit efectuat per una empresa ferroviària, l'increment de trànsit repercutible a aquest obligat al pagament serà: IEF = (T-Tref) × TEF/T.

c) La quantia objecte de bonificació de cada obligat al pagament (CBEF): serà 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, incloent-hi 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 d'aquest.

   Per tant: **CBEF** = **CEF** × **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, incloent-hi 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 efectuar per l'obligat al pagament.

d) Els percentatges de bonificació objectiu establits 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 % en els servicis VL!, VL" i VL·, i un 10 % a la resta dels servicis (VCM i M).

2º. Per al grup de línies d'alta velocitat Madrid – Andalusia, s'estableix una bonificació del 35 % en els servicis VL1, VL2 i VL3 i un 10 % en la resta dels servicis (VCM i M)

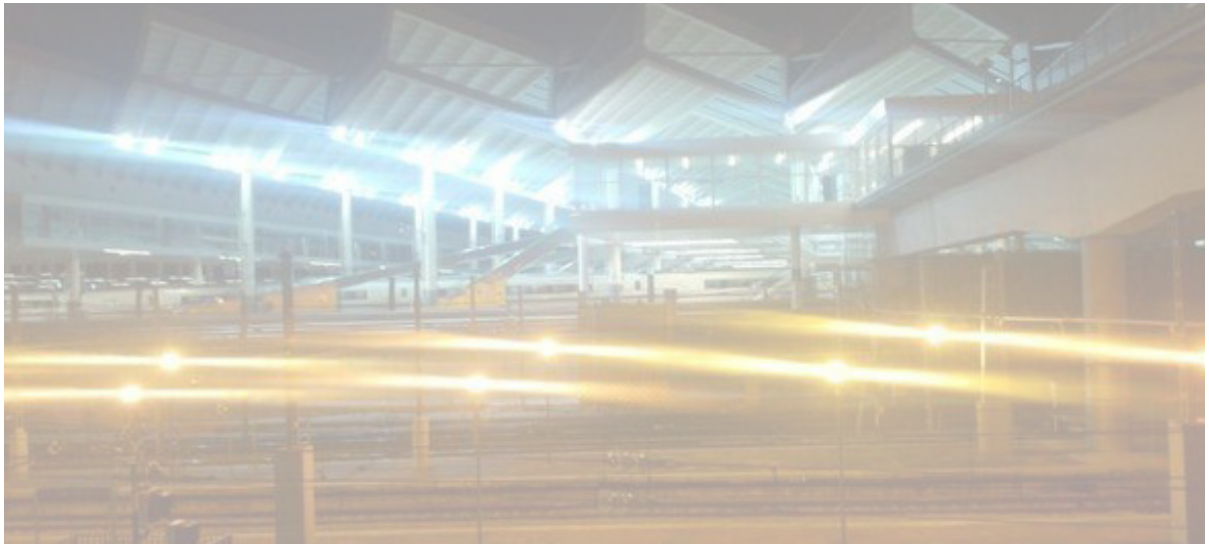
3º. Per a la resta de les línies tipus A, s'estableix una bonificació del 50 % en els servicis VL1, VL2 i VL3 i un 10 % en la resta dels servicis (VCM i M)

La consecució de l'increment de trànsit objectiu es pot projectar amb caràcter plurianual, si bé l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà revisar anualment els valors. Per la qual cosa, els trànsits de referència i objectius que figuren en aquesta declaració sobre la xarxa seran els vigents fins al 31 de desembre de 2024, i s'establiran per a 2025 nous tràfics de referència i objectiu, que es publicaran en la declaració sobre la xarxa, en funció del trànsit que l'administrador d'infraestructures considere normal d'acord amb la situació preexistent o amb l'evolució previsible, i d'acord amb les expectatives de mercat de les infraestructures i dels servicis que utilitzen aquestes, de conformitat amb la definició.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, durant el primer quadrimestre de l'any següent a l'any bonificat, practicarà la devolució de les quantitats que resulten d'aplicar aquesta bonificació i, per a calcular-les, tindrà en compte els valors del trànsit de referència, trànsit objectiu i percentatge de bonificació vigents el darrer dia de l'any bonificat.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVICI

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 i la intensitat del servici que suporten. Els tipus de línia són:

TAULA	CLASSIFICACIÓ DE LES LÍNIES FERROVIÀRIES
TIPUS DE LÍNIA	CARACTERÍSTICAS
A	Totes les línies i els enllaços i bypass que permeten una velocitat màxima superior a 200 quilòmetres/hora en 2/3 de la seua longitud.
B 1	Comprén els trajectes interciutats, incloent-hi els enllaços i els bypass, utilitzats principalment per servicis de viatgers, o que resulte essencials per a aquests. Es consideren línies B1 aquelles que permeten una velocitat superior a 160 quilòmetres/hora i inferior o igual a 200 quilòmetres/hora en 2/3 de la seua longitud.
B 2	Tindran la consideració de B2 aquells trajectes no classificats en els tipus A, C o B1 i en els quals concórrega almenys una de les condicions següents: • Que el trànsit de viatgers siga majoritari i supose com a mínim 10 circulacions per dia. • Que corresponga a un enllaç amb frontera. • Que corresponga a l'accés a un Centre de Tractament de Trens (CTT). • Que corresponga 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 día.
C 2	La resta dels nuclis de rodalies que no es qualifiquen de C 1 es qualificaran de C2..
D	Aquells trajectes no classificats com A, B o C en què concórrega almenys una d'aquestes circumstàncies: • Que el trànsit de mercaderies siga majoritari i supose almenys 2 circulacions per dia. • Es tracta d'enllaços i accessos a instal·lacions vinculades al transport de mercaderies (apartadors, 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 en 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 servicis.**

Els tipus de servici es classificaran en funció de la distància i el recorregut. Els tipus de servici són els següents:

TAULA		CARACTERÍSTIQUES DELS SERVICIS I TIPUS DE TREN
CLASSE	TIPUS	CARACTERÍSTIQUES
VIATGERS	VL	Servicis de viatgers llarga distància, amb distinció dels subtipus següents: • VL1.- Servicis de llarga distància, excepte els designats com a VL2, VL3 i VOT. • VL2.- servicis de llarga distància en relacions d'ample variable, sempre que la suma dels recorreguts per trajectes amb tipus de línia A i B1 siga inferior al 75 % del recorregut total o que el recorregut per línies tipus A siga inferior al 50 %, excloent-hi els designats com a VL3. • VL3.- servicis de llarga distància en relacions transversals llargues: recorreguts superiors a 700 quilòmetres i que no tinguen origen, destinació o parada intermèdia a Madrid i les seues branques.
	VCM	Servicis de viatgers urbans o suburbans i interurbans, amb distinció dels subtipus següents:. • Servicis urbans o suburbans: els que discorren íntegrament dins d'un nucli de rodalies. • Servicis interurbans: els que, sense ser urbans ni suburbans, tenen recorreguts inferiors a 300 quilòmetres. S'hi exclouen els trens internacionals i les branques de trens de llarga distància. • Servicis declarats com a obligacions de servici públic.
	VOT	Trens i material de viatgers sense passatgers, incloent-hi màquines aïllades, moviment de trens en buit, formació i proves.
MERCADERIES	M	Servicis de mercaderies: Tots els servicis de mercaderies, incloent-hi els carregats, els buits i les proves..

S'entendrà per servicis de proves la circulació de trens que es duga a terme per a l'adequació i el calibratge tècnic de vehicles ferroviaris de nova fabricació, o de vehicles nous o existents, que necessiten autorització de posada en servici o de circulació, així com per al calibratge d'alguns dels components

3) **Tipus de Tracció:**

El tipus de tracció es classificarà en funció del tipus de fonts d'energia que utilitzen els trens o les locomotores per a desplaçar-se 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 proveïsca d'energia les unitats de tracció elèctrica per al desplaçament.
- **D: Trens de Tracció Dièsel:** Locomotores o formacions autopropulsades que utilitzen motors de combustió o de generació d'energia per a fer desplaçaments de manera autònoma i sense utilitzar un sistema d'electrificació ferroviari.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Classificació nominativa d'estacions

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.

Prestacions mínimes per la utilització de les estacions de viatgers

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries publicarà anualment en la DR les prestacions mínimes segons la categoria d'estació de viatgers.

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.

Els trens es classificaran, a l'efecte de la Modalitat A. 1 del cànon per la utilització d'estacions de transport de viatgers, de la manera següent:

Tipus de tren a l'efecte de Cànon Estacions de Viatgers (Modalitat A)

Aquesta informació es troba disponible al capítol 7.



TAULA TRÀNSIT DE REFERÈNCIA 2025 (EN VIGOR DES DE L'1/01/2025)							
			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-JOAQUIM SOROLLA	397,7	12.072.037	N/A	N/A	N/A	N/A
042	BIF. ALBACETE -ALACANT-TERMINAL	237,8	3.881.145	N/A	N/A	160.778	N/A
046	BIF. MURCIA - BENIEL	60,7	309.474	N/A	N/A	291.819	N/A
	Subtotal	**696,2**	**16.262.656**	**0**	**0**	**452.597**	**0**
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

TABLA. BONIFICACIÓN DE OBJETIVO 2025 EN VIGOR DESDE 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 objetiu 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'explotador 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 erveis 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 cànons 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 ÀMBIT GENERAL	
SC-1	**TRANSPORTS EXCEPCIONALS**
Descripció	Aquest servei consisteix en la realització de totes aquelles tasques necessàries per a la seguretat i assistència a la circulació de Transports Excepcionals
Operacions Associades	• Estudis realitzats 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 disposa la normativa nacional i internacional vigent de Transports Excepcionals, la Instrucció Tècnica de Gàlibs i la fitxa UIC 502/1 En el cas de comunicació de la supressió o el canvi de data de la circulació d'un Transport Excepcional amb menys de 72 hores d'antelació i aquesta siga per causa de força major, l'E.F. estarà obligada a abonar el 15% de valor dels costos estimats per a la realització del transport.

SC-1	TRANSPORTS EXCEPCIONALS	UNITAT DE FACTURACIÓ	PREU ANY 2025
	Estudis realitzats per Adif associats a la viabilitat i seguretat de la circulació del transport	PER ESTUDI	93 € / h /agent
	PLA DE MARXA		
	Itinerari UN 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 /agente
	Vehicles de suport a la circulació (*)	SERVEI PRESTAT	658 €/100 km i 6,6 €/km. quan superi els 100 Km. inicialss
	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 documento 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. (Veure annex I).

ADIF-Alta Velocitat, com a prestador d'aquest Servei, està implementat en diverses fases un sistema de facturació d'aquest Servei Complementari que permet facturar a les EE.FF. en el marc liberalitzat del transport nacional de viatgers, de manera transparent i no discriminatòria, de manera que les EE.FF. puguen establir als seus plans de negoci els costos en què previsiblement incorreran pel subministrament d'energia elèctrica de tracció.

ADIF-Alta Velocitat, a fi de poder facturar a cada E.F. allò realment consumit per cada servei, està evolucionant el sistema de facturació, seguent la tendència que es constata als països europeus, cap a un model basat en la Mesura Embarcada com a unitat de facturació del servei.

El sistema de facturació a aplicar a la present Declaració sobre la Xarxa serà el següent:

a) **En xarxa electrificada en corrent altern** (principalment línies d'alta velocitat), es facturarà a les EE. FF. en funció de la modalitat escollida entre les dues següents:
   1. Facturació sense mesura embarcada.
   2. Facturació amb mesura embarcada.

a) **En xarxa electrificada en corrent continu** (principalment, xarxa convencional), es facturarà a les EE. FF. en funció de la modalitat escollida entre les dues següents
   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 serà "Facturació sense mesura embarcada".

A continuació, s'explica l'àmbit d'aplicació de cada modalitat de facturació, així com l'esquema de facturació de cadascuna.

1. Facturació sense mesura embarcada. S'aplicarà 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 comptant amb ells no hagen sol·licitat expressament la modalitat de facturació amb mesura embarcada (a1).

Es facturarà a les EE.FF. en funció dels valors estimats d'energia de les unitats elèctriques, calculats a partir de la producció realitzada i mesurada en Tones Kilòmetre Brutes (TKB), recollides als sistemes d'ADIF-Alta Velocitat i declarades per les EE.FF. Per tindre dret a la facturació al reconeixement de l'energia retornada a les unitats elèctriques que disposin de fre regeneratiu, les EE.FF. hauran de comunicar prèviament a ADIF – Alta Velocitat les unitats o sèries proveïdes d'aquest, 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 basa en les dues ràtios següents:

- rc^i_j: Ràtio d'estimació de consum, valorat a nivell de pantògraf. S'expressarà en Wh/TKB.
- rg^i_j: Ràtio d'estimació de generació de trens dotats de fre regeneratiu declarat per l'E. F., valorat a nivell de pantògraf. S'expressarà en Wh/TKB.

  Lconsums estimats mitjançant les ràtios rc i (a nivell de pantògraf) s'incrementaran pel coeficient de pèrdues següent, a fi d'elevar 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.

Sent,

- ^{i} : Identificador del tipus de xarxa (ca, per a Xarxa en Corrent Altern; **ccC**, per a Xarxa en Corrent Contínua Convencional; o **ccR**, per a Xarxa en Corrent Continua RAM).
- $_{j}$: Identificador del tipus de servei.

Aquestes ràtios rc^{i}_{j} i rg^{i} estaran expressades en Vats-hora (Wh) per TKB produïda (Wh/TKB), de manera que l'energia consumida i regenerada, valorada en pantògraf, per una unitat elèctrica es podrà determinar multiplicant aquestes ràtios per la producció de TKB, recollida en els sistemes d'ADIF-Alta Velocitat i declarada per l'E.F.

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 la 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 l'efecte d'aquesta facturació es considera dins de la xarxa de 3 kV. D'ara endavant, quan es parle de línies convencionals en 3kV, s'entendrà que inclouen la línia 116.

Tenint en compte la particularitat dels diferents tipus de servicis i xarxes, es publicarà un valor diferent de cadascuna de les ràtios (rc^{i}_{j}, rg^{i}_{j}) per a cadascun dels tipus de servei i xarxa

2. Facturació amb mesura embarcada: S'aplicarà a les unitats elèctriques que disposen d'equips embarcats de mesura d'energia que complisquen els requisits establits en l'apartat corresponent de la present Declaració sobre la Xarxa i que hagen sol·licitat expressament aquesta modalitat de facturació.

Es facturarà a les EE. FF. en funció dels valors d'energia mesurats per l'equip embarcat de mesura d'energia i comunicats mitjançant el protocol establit en els d'ADIF-Alta Velocitat, els quals s'elevaran a nivell de punt de subministrament aplicant el coeficient de pèrdues.

Perquè els valors mesurats siguen vàlids per a facturació, s'han de rebre en el termini i la forma escaients, han de tindre el format correcte, el codi de qualitat d'energia mesurada, el temps, el sistema de tracció i la ubicació adequats per a facturació. A més, el valor mesurat d'energia ha de ser coherent amb el valor de consum estimat a partir de les dades de circulació (TKB). Tota l'energia mesurada vàlida es considerarà per a facturació, incloent-hi consums de maniobres i estacionaments associats a servicis ferroviaris, i qualsevol altre consum mesurat, encara que no tinga un servici associat.

En el cas de rebre valors de mesura invàlids, s'estimarà el consum a partir de la producció efectuada i mesurada en Tones Quilòmetre Brutes (TKB), recollides als sistemes d'ADIF-Alta Velocitat i declarades per les EE. FF. Es faran servir les ràtios d'estimació (Wh/TKB) publicades.

L'EF que sol·licite l'alta de la unitat elèctrica en la facturació amb ME és responsable del funcionament correcte dels equips de mesura embarcada i de la qualitat d'aquesta en 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 COSTES

Tant en línies electrificades en corrent continu com en línies electrificades en corrent altern, els costos del Subministrament de Corrent de Tracció tindran la següent estructura:

1. Costos del subministrament. Seran els costos inherents al subministrament d'energia elèctrica procedents del sector elèctric (els costos que suporta ADIF - Alta Velocitat procedents dels proveïdors de subministrament d'energia).

Aquests costos han de contindre 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 Velocitat per a la prestació del servei.

Els imports resultants dels costos de subministrament d'energia elèctrica i dels costos de gestió, mantenint l'actual criteri de neutralitat econòmica, s'ajustaran al tancament de l'exercici, i es faran 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 Velocitat en el període liquidat.

B. ESTRUCTURA DE PREUS

Es publica una estructura de preus anàloga a lestructura de costos indicada prèviament, que permetrà a les EE.FF. estimar els costos del Servei de Subministrament de Corrent de tracció de la següent forma:

1. Costos del subministrament

En general, els costos del subministrament seran els associats als costos que suporta ADIF – Alta Velocitat procedents dels proveïdors de subministrament d'energia i relatius als consums indexats al mercat diari OMIE. Addicionalment, les Empreses Ferroviàries que tinguen assignada capacitat i facin ús del Servei Complementari 2 (SC-2): Subministrament del corrent de tracció en xarxa electrificada en corrent altern i/o en xarxa electrificada en corrent continu, podran sol·licitar a ADIF – Alta Velocitat cobertures del preu de l'energia elèctrica referenciades al mercat de futurs OMIP per a tot o part del consum baix 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'aplicaran 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 tindran la següent estructura, 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 seran 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 seran publicades mensualment i estaran expressades 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 EE.FF. tindran la possibilitat de sol·licitar a ADIF - Alta Velocitat 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 Velocitat gestionarà a través de la/les comercialitzadora/es responsables del subministrament d'energia elèctrica aquestes peticions de les EE.FF.

El sistema de facturació d'aquest servei complementari es basarà a facturar inicialment l'energia consumida segons allò referit a 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, es facturarà de manera independent la liquidació corresponent a aquesta cobertura de preu sobre l'energia tancada. Aquesta liquidació de la cobertura de preu serà mensual i el preu a considerar a cada hora del període temporal corresponent al producte tancat, es calcularà en base a la diferència entre el preu resultant del tancament executat i el preu indexat al mercat diari OMIE liquidat entre el comercialitzador i ADIF – Alta Velocitat.



És important destacar que, atès que la cobertura es realitza entre comercialitzador i Adif – Alta Velocitat, la liquidació corresponent als tancaments no es produirà contra les tarifes calculades segons allò referit als 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 Velocitat (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 posarà a disposició de l'operador que ho sol·licite la informació resultant del preu de subministrament.

Per poder exercitar aquesta opció serà necessari: la formalització del contracte de subministrament entre ADIF – Alta Velocitat i l'empresa/es comercialitzadora/es, que l'EF disposi d'un acord de prestació de servei amb ADIF – Alta Velocitat, i a més, que l'EF haja comunicat a ADIF – Alta Velocitat la previsió del consum estimat fins al final del contracte de subministrament subscrit entre ADIF Alta Velocitat i el comercialitzador, amb un detall mensual.

A l'apartat F es detalla tot allò relacionat amb el procediment de sol·licitud d'una ordre de tancament per part de les EE.FF.

Condicions econòmiques relatives a la participació d'instal·lacions de generació connectades a través de xarxa i vinculades a les EE.FF.:

Segons s'estableix a l'apartat G. PARTICIPACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE GENERACIÓ VINCULADES A LES EE.FF. A L'AUTOCONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA ASSOCIAT A PUNTS DE CONSUM D'ÚS DE TRACCIÓ, ADIF - Alta Velocitat ofereix a les EE.FF. la possibilitat de tramitar sol·licituds de participació d'instal·lacions de generació connectades a través de xarxa i vinculades a les pròpies EE.FF., a l'autoconsum d'energia elèctrica de tracció en punts de subministrament de la RFIG gestionats per ADIF – Alta Velocitat.

El procediment del Annex M recull que ADIF - Alta Velocitat assignarà, de manera general, a cada operador ferroviari l'energia autoconsumida de la seva instal·lació de generació, facturant-li la resta de l'energia consumida, és a dir, l'energia neta consumida després de l'assignació de l'autoconsum, d'acord amb allò establert en aquesta Declaració sobre la Xarxa. En aquest procediment es recullen les condicions específiques d'aplicació a aquest règim.

En cas que, en el període de facturació, el total de l'energia autoconsumida per una E.F. fos superior a l'energia consumida per l'E.F. en aquesta xarxa, aquesta perdrà aquest excés, quedant en poder d'ADIF - Alta Velocitat i sense que aquest administrador haja d'abonar res pel mateix. Aquest excedent d'energia autoconsumida, si n'hi ha, serà assignat per ADIF - Alta Velocitat al balanç econòmic que determina les tarifes de la declaració sobre la xarxa esmentada, reduint-les per a aquest període de facturació. Per tant, la participació d'un operador a l'autoconsum d'ADIF - Alta Velocitat no afectarà les tarifes de subministrament, excepte en el cas explicat, que sempre suposarà 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 es calcularan 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 Velocitat. El consum valorat així a nivell de punt frontera serà expressat en MWh.

La tarifa del cost de gestió, anomenada TCG, es publicarà anualment i estarà expressada en €/MWh. Vegeu Taula 7. La tarifa és comuna per a totes les xarxes. Servirà per a calcular la facturació que s'emetrà mensualment l'any N, així com les liquidacions successives posteriors, fins que es produïsca el tancament de l'exercici, moment en què aquesta tarifa s'ajustarà d'acord amb les despeses realment incorregudes per ADIF-Alta Velocitat 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 la unitat disposi o no de fre regeneratiu que haja estat declarat per l'E.F. per al reconeixement en la facturació.

Bonificació a la facturació amb mesura embarcada:

Es bonificarà la facturació amb mesura embarcada reduint les tarifes d'energia i d'ATR; no així la dels costos de gestió:

$$TEM^{ca} = TES^{ca} \cdot (1-BME^{ca})$$

$$TATRM^{ca} = TATRS^{ca} \cdot (1-BME^{ca})$$

Sent,

- ***BME*^{ca}:** Bonificació a la mesura embarcada, expressada en tant per un en corrent altern. El seu valor es publicarà 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 enviada.	$[TES^{ca} . (1-BME^{ca}) + TATRS^{ca}. (1-BME^{ca})] [ECM^{ca} .(1+p^{ca}) - EGM^{ca}] +[TCG] [ECM^{ca} . (1+p^{ca})]$
Facturació sense mesura embarcada, amb fre regeneratiu.	$[TES^{ca} + TATRS^{ca}] [(rc_j^{ca} \cdot (1+p^{ca}) - rg_j^{ca}) . TKB_j . 1/10^6]+[TCG] [(rc_j^{ca} . (1+p^{ca})) . TKB_j . 1/10^6]$
Facturació sense mesura embarcada, sense fre regeneratiu.	$[TES^{ca} + TATRS^{ca}+TCG] [(rc_j^{ca} . (1+p^{ca})) . TKB_j . 1/10^6]$

On:

- ***TCG***: Tarifa del Cost de Gestió [€/MWh].
- ECM^{ca}: Energia activa consumida per la unitat elèctrica sota 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 servici (j): trens de mercaderies (m) o viatgers (v) en 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'E.F. valorat a nivell de pantògraf, per al cas de trens de mercaderies (m) o viatgers (v) en la xarxa electrificada en corrent altern [Wh/TKB].

El coeficient de pèrdues ($\mathbf{p_{ca}}$) es publicarà de forma anual, així com el valor de la bonificació a la mesura embarcada **($\mathbf{BME_{ca}}$)**, que afecta les tarifes.

La facturació a l'E.F. es farà afegint les unitats de facturació produïdes per les unitats elèctriques d'acord amb els ítems de la Taula 1. El sistema de facturació permetrà a les EE. FF. consultar el consum net, estimat i mesurat, dels seus servicis amb un decalatge d'una setmana des de la data d'operació; per a això, cal fixar les ràtios d'estimació, rc_j^{ca} i rg_j^{ca}, abans que ADIF – Alta Velocitat conega el consum real mensual de tota la xarxa on operen les unitats elèctriques. Per conseüent, en tots els casos on hi ha energia estimada, s'afegirà a la facturació un ítem associat a una reconciliació d'energia entre EE. FF., que es fa de manera mensual. L'energia que cal 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 en 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 que cal reconciliar associada a cada EE. FF 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 haja cap afecció pels tancaments al mercat OMIP que haja pogut realitzar alguna E.F. En cas que una E.F. hagués executat algun tancament al mercat OMIP s'emetrà una factura addicional a aquesta E.F. 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 EE.FF., cal atindre-se al que disposa el procediment del Annex M.

D. CÁLCULO DE LA FACTURA EN LA RED ELECTRIFICADA DE CORRIENTE CONTINUA

La Taula 2 indica les fórmules de càlcul per facturar el Servei de Subministrament de Corrent de Tracció a l'E.F. 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 haja estat declarat per l'E.F. per al reconeixement en la facturació.

Bonificació a la facturació amb mesura embarcada:

Es bonificarà la facturació amb mesura embarcada reduint les tarifes d'energia i d'ATR; no així la dels costos de gestió:

$$TEM^i = TES^i \cdot (1-BME^i)$$

$$TATRM^i = TATRS^i \cdot (1-BME^i)$$

Sent,

- **i** : Identificador del tipus de xarxa electrificada a Corrent Continu; **ccC,** per a Xarxa en Corrent Contínua Convencional; o **ccR,** per a Xarxa en Corrent Continua 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 es publicarà 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 una vegada s'hi incorpore 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 serà "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 embarcada	$[TES^i . (1-BME^i) + TATRS^i . (1-BME^i)] [ECM^i.(1+p^i) - EGM^i] + [TCG] [ECM^i . (1+p^i)]$
Facturació sense mesura embarcada amb fre regeneratiu	$[TE^i + TATR^i] [(rc_j^i . (1+p_{_}^i) - rg_j^i) . TKB_j . 1/10^6] + [TCG] [(rc_j^i . (1+p_{_}^i)) . TKB_j . 1/10^6]$
Facturació sense mesura embarcada, sense fre regeneratiu	$[TE^i + TATR^i + TCG] [(rc_j^i . (1+p_{_}^i)) . TKB_j . 1/10^6]$

On:

- **TCG:** Tarifa del Cost de Gestió [€/MWh].
- ECM^i: Energia activa consumida per la unitat elèctrica sota 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_j^i.
- EGM^i: Energia activa regenerada per la unitat elèctrica sota la modalitat de facturació amb mesura embarcada, segons el tipus de xarxa electrificada en corrent continu (ccC, ccR) [MWh].
- $p_{_}^i$: 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:** TKB produïdes per la unitat elèctrica en funció del tipus de servei (j).
- **rcj_i**: Ràtio d'estimació de consum de trens, valorat a nivell de pantògraf, per a cada tipus de servici (j) i en funció del tipus de xarxa (i) en la xarxa electrificada en corrent continu [Wh/TKB].
- **rg_i**: Ràtio d'estimació de generació de trens dotats de fre regeneratiu declarat per l'E.F., valorat a nivell de pantògraf, per a cada tipus de servici (j) i en funció del tipus de xarxa (i) en la xarxa electrificada en corrent continu [Wh/TKB].

El coeficient de pèrdues (p^i) es publicarà de forma anual, així com el valor de la bonificació a la mesura embarcada **(BME_i)**, que afecta les tarifes.

La facturació a l'EE. FF. es farà afegint les unitats de facturació produïdes per les unitats elèctriques d'acord amb els ítems de la Taula 2. El sistema de facturació permetrà a les EE. FF. consultar el consum net estimat dels seus servicis 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^i i rg_j^i, abans que ADIF – Alta Velocitat conega el consum real mensual de tota la xarxa on operen les unitats elèctriques. Consegüentment, s'afegirà a la facturació un ítem associat a una reconciliació d'energia entre EE. FF., que es fa de manera mensual. L'energia que cal reconciliar es calcula segons la diferència, que pot ser positiva o negativa, entre el total d'energia neta (estimada o estimada i mesurada, una vegada estiga en vigor la modalitat amb mesura embarcada), consumida per les unitats elèctriques, i l'energia neta, mesurada, consumida a nivell de subestació en 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 que cal reconciliar associada a cada EE. FF 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 haja cap afecció pels tancaments al mercat OMIP que haja pogut realitzar alguna E.F. En cas que una E.F. hagués executat algun tancament al mercat OMIP s'emetrà una factura addicional a aquesta E.F. 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 EE.FF., cal atindre-se al que disposa el procediment del Annex M

E. PUBLICACIÓ DE PREUS I RÀTIOS

Les tarifes de cadascun dels costos relacionats a l'apartat "B. Estructura de preus", seran publicades de la següent manera:

Publicacions anuals:

L'any N-1, coincidint amb la Publicació de la Declaració sobre la Xarxa per a l'any N, es publicaran en aquesta Declaració els valors següents:

a) Per als costos del subministrament de línies electrificades en corrent altern:
   - Valor del coeficient de pèrdues $\mathbf{p}_{ca}$. Vegeu Taula 3.
   - Valor de la bonificació a la mesura embarcada, $\mathbf{BME}_{ca}$. Vegeu Taula 6.

b) Per als costos del subministrament de línies electrificades en corrent continu:
   - Valor del coeficient de pèrdues $\mathbf{p}_{i}$ Vegeu Taula 4 (Convencional) i 5 (RAM).
   - Valor de la bonificació a la mesura embarcada, $\mathbf{BME}_{i.}$ Vegeu Taula 7 (Convencional) i 8 (RAM). Aquests valors no es publicaran fins que no estiga 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.

Addicionalment, 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 $\mathbf{rc}_{ca}$ i $\mathbf{rg}_{ca}$, de viatgers i mercaderies. Es publicarà una previsió de les ràtios per a tots els mesos de l´any complet. Aquesta estimació serà actualitzada de manera mensual, tal com indica l'apartat Publicacions mensuals.
   - Costos de subministrament. Es publicarà una previsió de tarifes mensuals **($\mathbf{TES}_{ca}$, $\mathbf{TATRS}_{ca}$)** dels costos del subministrament, de l any complet. Aquesta previsió de tarifes mensuals s'anomenarà "Tarifes de Referència". Aquesta previsió de tarifes permetrà a les EE.FF. disposar de la informació necessària per estimar els costos que han de suportar pel subministrament de l'energia de tracció en cada un dels mesos de lany en curs. Aquesta estimació serà actualitzada de manera mensual, tal com indica l'apartat Publicacions mensuals.

b) Línies Electrificades en corrent continu:
   - Ràtios convertidores $\mathbf{rc}_{i}$ i $\mathbf{rg}_{i}$, de mercaderies, llarga distància, mitjana distància i rodalies a Convencional, i de viatgers i mercaderies a RAM.. Es publicarà una previsió de les ràtios per a tots els mesos de l'any complet (tant convencional com RAM). Aquesta estimació serà actualitzada de manera mensual, tal com indica l'apartat Publicacions mensuals.

- Costos de subministrament. Es publicarà una previsió de tarifes mensuals **(TES_i, $TATRS_i$)** 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 permetrà a les EE.FF. disposar de la informació necessària per estimar els costos que han de suportar pel subministrament de l'energia de tracció en cada un dels mesos de lany en curs. Aquesta estimació serà actualitzada de manera mensual, tal com indica l'apartat Publicacions mensuals.

Per als costos de Gestió: Es realitzarà 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 serà €/MWh i servirà per calcular la facturació a emetre mensualment a l'any N. Veure Taula 9.

Publicacions mensuals:

Al mes n 1, essent n el mes en què s'ha produït el consum, es publicaran:

- Les tarifes del cost de l'energia (TES^{ca}, TES^{i}) i del cost del ATR ($TATRS^{ca}$, $TATRS^{i}$) 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}, TES^{i}, $TATRS^{ca}$ y $TATRS^{i}$, ccorresponents 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_j^i y rg^i, 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_j^i y rg^i, 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 les diferents xarxes, que es troben disponibles com a document adjunt 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 Contínu 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 al 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 a Corrent Altern:

BME^{ca}	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 a Corrent Contínu en Xarxa Convencional:

BME^{ccC}	0,05

El coeficient de pèrdues de la xarxa és del 5%.

Taula 8 Publicació Anual del valor de la bonificació a la mesura embarcada, BME, a Línies Electrificades a Corrent Contínu a RAM:

BME^{ccR}	0,05

El coeficient de pèrdues de la xarxa és del 5%.

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

Les **TAULES DE COSTOS** vàlids per a facturació del Subministrament de corrent de tracció en Línies Electrificades es troba 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 EE.FF.

Procediment de sol·licitud d'una ordre de tancament

Cadascuna de les Empreses Ferroviàries que vulguen 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 velocitat i el comercialitzador, data que serà informada per ADIF - Alta Velocitat a petició de l'E.F interessada. Aquest consum serà el màxim volum total mensual susceptible sobre el qual es poden sol·licitar cobertures de preu. Un cop comunicat aquest consum per l'E.F. a ADIF Alta Velocitat, si aquest diferís de la mitjana dels consums dels darrers 6 mesos o de les previsions futures previstes segons la capacitat assignada, ADIF Alta Velocitat podrà en tot moment requerir la justificació i suport documental acreditatiu de l'E.F. per declarar aquest consum, i en cas de no presentar-se una justificació suficient per part de l'EF, ADIF ALTA VELOCITAT podrà tindre per no presentada l'estimació de consum net necessària per aplicar aquest procediment.

Aquests consums estimats podran ser actualitzats a petició de l'E.F. en qualsevol moment sobre mesos futurs. Aquests nous valors de consum estaran supeditats a la revisió establerta per part d'ADIF Alta Velocitat.

En qualsevol cas, és responsabilitat de l'E.F. declarar la millor estimació de consum. 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 resultés superior al consum real, l'E.F. assumirà la totalitat dels riscos, amb independència de la causa que haja motivat el menor consum, ja siga prevista o imprevista, que determini la manca de consum de la quantitat d'energia el preu tancat de la qual s'haja ordenat, 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.

Addicionalment, l'E.F. designarà un o diversos responsables d'execució de cobertura (REC) amb poder suficient per fer-ho, nomenament a través del qual l'E.F. dotarà els REC de les atribucions necessàries per sol·licitar les cobertures de preu contemplades en aquest apartat. ADIF Alta Velocitat únicament atendrà 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'E.F. d'ordre de tancament del preu elèctric, que es troba a l'Annex C, com a màxim, abans de les 07:00 hores del dia anterior en què comença a tindre vigència l'ordre de tancament, on 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 (on c és el nombre de cada ordre de tancament), serà considerada energia en punt de subministrament. La quantitat d'energia (Cc) a tancar a cada ordre de tancament s'expressarà en MWh i tindrà 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'expressarà en €/MWh i serà el preu superior al que 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 poden contindre qualsevol producte que cotitzi almenys un dia en el període de temps durant el qual estigui vigent l'ordre de tancament, sempre que siguen els productes base (FTB) mensuals, trimestrals i anuals publicats a OMIP: https://www.omip.pt/ca.
- **Data d'inici de vigència de l'ordre:** S'indicarà la data d'inici de la vigència a l'ordre de tancament que ADIF Alta Velocitat haurà 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'entendrà 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 realitza abans de les 7:00h, o dos dies hàbils després, si es realitza amb posterioritat a les 7: 00h. La comunicació en un dia inhàbil s'entendrà realitzada a la primera hora del primer dia hàbil següent.
- **Data de finalització de vigència de l'ordre:** S'indicarà la data de finalització de la vigència a l'ordre de tancament que ADIF Alta Velocitat haurà de comunicar a la/les comercialitzadores/es.
- **Xarxa sobre la qual es vol cobrir preu:** Cal indicar entre un dels següents serveis complementaris que ofereix Adif Alta Velocitat: 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 podran fer aquestes sol·licituds d'ordres de tancament vindrà limitat pel període de finalització dels contractes de subministrament que ADIF - Alta velocitat manté amb les comercialitzadores. ADIF - Alta Velocitat comunicarà la data de finalització dels contractes de subministrament d'energia elèctrica.

Les operacions a realitzar per a cadascun dels productes dins de la mateixa ordre de tancament són independents, i es pot 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, podran solapar-se 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 VELOCITAT I LES COMERCIALITZADORES

A partir de les ordres de tancament, ADIF – Alta Velocitat gestionarà les mateixes davant de les empreses comercialitzadores. Cal tindre en compte que ADIF - Alta Velocitat 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 es produirà sobre la base dels contractes establerts entre ADIF Alta Velocitat i les comercialitzadores. Per tant, l'ordre rebuda serà traslladada a les empreses comercialitzadores que subministren l'energia als lots que constitueixen la xarxa sobre la qual s'ha sol·licitat l'ordre 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, mantenint la suma de l'energia a tancar en cadascun dels lots igual a la quantitat d'energia sol·licitada per l'E.F. A continuació, es detallen els percentatges vigents a la present Declaració sobre la Xarxa.

- Percentatges predefinits a la xarxa d'alterna

Lot 12	Lot 13	Lot 14	Lot 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

Lot 1	Lot 2	Lot 3	Lot 4	Lot 5	Lot 6	Lot 7	Lot 8	Lot 9	Lot 10	Lot 11
01 - CERCANÍAS MADRID-NORTE	02 - CERCANÍAS MADRID-SUR	03 - CERCANÍAS BARNA-NORTE	04 - CERCANÍAS BARNA_SUR	05 - ALCAZAR S.J. LEVANTE	06 - ALCAZAR S.J. ANDALUCIA	07 - VALENCIA S.V. CALDERS	08 - GUADALAJARA - BARNA	09 - AVILA-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 mètrica

Lot 16
16 XARXA D'AMPLE MÈTRIC
100%

Aquests % de repartiment de consum podran ser modificats en futures publicacions de la DR per tal 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 Velocitat 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 a la web d'OMIP (Operador de Mercat de futurs) a l'apartat de dades OMIPData-Resultats del Mercat un cop acabada la sessió de negociació diària.

Es considerarà 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") siga igual o inferior al preu màxim marcat per ADIF - Alta Velocitat; 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 Velocitat, 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 tots els dies 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 Velocitat segons el preu màxim de l'ordre de tancament sol·licitat per l'E.F. , es considerarà que l'operació a OMIP no ha estat tancada. Això no obstant, s'estableix la possibilitat addicional que si, un cop 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 Velocitat per a qualsevol dels productes indicats a l'ordre de tancament, pel mateix preu marcat per ADIF - Alta Velocitat o per preu inferior, a través d'altres mecanismes que no suposin cap cost addicional per a aquesta Entitat Pública, podrà exercir aquesta opció comunicant-ho de forma fefaent a Adif Alta - Velocitat abans de les 12.00 hores 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 Velocitat comunicarà el resultat del tancament de la dita ordre a l'E.F. que ho va sol·licitar. En aquesta comunicació s'informarà dels lots en què es va executar aquesta ordre de tancament i l'energia de cadascú.

FACTURACIÓ DE LES ORDRES TANCADES/EXECUTADES

Com s'ha indicat prèviament, inicialment es facturarà l'energia consumida segons allò referit a les tarifes d'energia indexades al mercat diari OMIE, i addicionalment, en cas de tancar algun període temporal a preu fix, es facturarà de forma independent la liquidació corresponent a aquesta cobertura de preu sobre l'energia tancada, traslladant íntegrament la facturació pel concepte de tancament que la/les comercialitzadora/es trasllad/n a ADIF Alta Velocitat.

Per tant, en cas que es produeixi un tancament d'energia, ADIF Alta Velocitat traslladarà a la E.F. que va sol·licitar l'ordre, la liquidació resultant corresponent a l'energia tancada que ADIF Alta Velocitat rebi dels comercialitzadors. Aquestes liquidacions es regularan segons allò establert al plec de prescripcions tècniques particulars dels expedients de subministrament d'energia elèctrica de tracció que ADIF Alta Velocitat tingui establert amb els comercialitzadors.

Els valors de les constants Mci i Ke (que entren a formar part de les fórmules de liquidació) seran els resultants de les licitacions públiques del subministrament de corrent tracció subjectes als plecs de prescripcions tècniques. A petició de l'E.F. interessada, ADIF – Alta Velocitat facilitarà els valors vigents a cada moment

És important destacar que, atès que la cobertura es realitza entre comercialitzador i Adif – Alta Velocitat, la liquidació corresponent als tancaments no es produirà 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 Velocitat.

La liquidació de la cobertura de preu serà mensual, per la qual cosa si el tancament abasta diversos mesos (en cas de tancament de productes trimestrals o anuals), la quantitat a tancar es dividirà 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, es calcularà en base a 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 Velocitat, i l'energia horària equivalent de cadascun dels tancaments, sobre la qual s'aplicarà el preu anterior, es determinarà prorratejant l'energia total del tancament 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 componen cada lot.



G. PARTICIPACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE GENERACIÓ VINCULADES A LES EE.FF. A L'AUTOCONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA ASSOCIAT A PUNTS DE CONSUM D'ÚS DE TRACCIÓ

S'ofereix a EE.FF. la possibilitat de tramitar sol·licituds de participació d'instal·lacions de generació connectades a través de xarxa i vinculades a les pròpies EE.FF., a l'autoconsum d'energia elèctrica de tracció en punts de subministrament de la RFIG gestionats per ADIF – Alta Velocitat. A aquests efectes, s'entendrà que hi ha vinculació en els supòsits següents: quan l'EE.FF. siga la propietària o la titular de la instal·lació de generació, o, si no, haja subscrit un acord comercial vinculant o contracte mercantil amb una societat dedicada a la producció d'energia elèctrica perquè realitzi en nom 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.

Les EE.FF. que estiguen interessades a optar a aquesta participació a l'autoconsum d'ADIF - Alta Velocitat, hauran de complir allò establert en el procediment recollit a l'Annex M En aquest procediment es detallen tots els condicionants a complir per poder accedir a aquesta participació, així com estableix tots els aspectes que regularan la relació entre l'E.F. i ADIF - Alta Velocitat al respecte.

- Procediment per a la Sol·licitud de Participació d'Instal·lacions de Generació connectades a través 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) gestionats per ADIF – Alta velocitat. (Annex M).

H. LIQUIDACIONS

La facturació del subministrament de corrent de tracció consta de tres termes: costos d'energia, costos de lATR 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 mantindre la neutralitat econòmica i ajustar els costos repercutits a les EE.FF. es realitzaran liquidacions successives dels costos esmentats anteriorment. Per això, es realitzarà al mes m 1, sent m el mes de consum, la liquidació mensual provisional dels tres conceptes a facturar (energia, ATR i costos de gestió), com el producte de les corresponents tarifes per les unitats de facturació per a aquest mes.

En cas que alguna E.F. hagués executat algun tancament corresponent a aquest període de liquidació al mercat OMIP s'emetrà una factura addicional a aquesta E.F. 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 dels arqueigs consolidarà els millors valors obtinguts dels costos rebuts en concepte de subministrament de comercialitzadores i distribuïdores, el millor valor d'energia demandat en subestacions, millor informació de mesura embarcada, TKB produïdes, així com qualsevol altre paràmetre que puga influir en el balanç econòmic del mes concret de liquidació, incorporant al mateix temps les possibles correccions de la facturació. Aquests nous càlculs donaran lloc a ajustaments a la facturació prèviament emesa i que serà traslladada a cada E.F. segons els afecte. Els arqueigs consolidaran les respectives liquidacions mensuals corresponents.
- Pel que fa als costos de gestió, els arqueigs previs al tancament de l'exercici es calcularan amb la tarifa publicada en 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 . Una vegada tancat l'exercici, els arqueigs posteriors consideraran, a més del consum d'energia, els costos reals incorreguts en 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 Velocitat, 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 en la xarxa electrificada en corrent altern a les unitats elèctriques que complisquen els requisits tècnics.

La modalitat de facturació amb mesura embarcada es podrà sol·licitar per a aquelles unitats elèctriques que, circulant per una xarxa electrificada que tinga habilitada aquesta modalitat de facturació, disposen s'equips embarcats de mesura que complisquen els requisits que estableix el 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 Velocitat es basa en la norma EN 50463-4:2017, tal com especifica l'ETI LOC&PAS a través del Reglament d'execució UE 2018/868.

Aquelles 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 l'actualització i de tots els paràmetres afectats per aquesta segons el Reglament d'execució UE 2018/868.

NOMENAMENT DEL RESPONSABLE DE MESURA EMBARCADA (RME)

Com a pas previ a l'alta de la primera unitat elèctrica en facturació amb mesura embarcada, l'E.F. enviarà el nomenament del responsable de mesura embarcada (RME) segons el Model 1ME (inclòs en l'Annex C). Mitjançant aquest nomenament, l'E.F. dotarà al RME de les atribucions necessàries per a sol·licitar l'alta o la baixa d'una unitat elèctrica en la modalitat de facturació amb mesura embarcada.

El RME serà la persona de contacte i responsable per part de l'E.F. 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 Velocitat, així com la l'alta final en la modalitat de facturació amb mesura embarcada.

ADIF-Alta Velocitat proporcionarà 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 Velocitat 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 de conformitat tècnica dels equips de mesura instal·lats en la unitat, de manera que ADIF-Alta Velocitat puga assegurar el compliment del reglament esmentat.

Per a iniciar el procés d'alta d'una unitat elèctrica, cada E.F., a través de la seua RME, haurà d'enviar la: "Sol·licitud d'alta d'unitat elèctrica TIPUS en la facturació amb mesura embarcada i de validació de la documentació de conformitat tècnica dels equips de mesura" (model 2 ME, inclòs en l'Annex C) així com tota la documentació adjunta de conformitat tècnica associada a cada equip de mesura embarcada descrita en aquesta.

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 verificar la conformitat tècnica de la sol·licitud esmentada, ADIF-Alta Velocitat registrarà i connectarà l'Equip de Mesura Embarcada (EMS) com a punt de consum en els sistemes d'ADIF-Alta Velocitat. Una vegada connectat, s'iniciarà un període de proves en servici comercial on es verificarà la comunicació contínua entre l'EMS i el DCS (Data Collecting System), així com la qualitat de la mesura rebuda.

Després del període de proves, ADIF-Alta Velocitat analitzarà el comportament de la mesura embarcada en la unitat elèctrica i comunicarà els resultats obtinguts a l'RME en el termini màxim de 3 mesos. La data d'alta en què la unitat elèctrica entrarà en facturació mitjançant la modalitat de mesura embarcada serà el primer dia del mes següent de la data de comunicació de la superació del període de proves per part de la unitat elèctrica.

Una vegada donada d'alta una unitat d'alta TIPUS en la modalitat de facturació per mesura embarcada, l'E.F podrà 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 en 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 Velocitat registrarà i connectarà els Equips de Mesura Embarcada (EMS) com a punt de consum en els sistemes d'ADIF-Alta Velocitat. Una vegada portada a terme la connexió, s'iniciarà un període de proves en servici comercial on es verificarà la comunicació contínua entre l'EMS i el DCS.

Aquest període de proves constarà d'un mínim de 10 dies de circulació, ampliable al temps necessari fins a assolir un mínim de 20 servicis comercials per cada unitat de tracció i xarxa en què s'opere.

Quan una unitat de tracció es done d'alta en la modalitat de facturació amb mesura embarcada, el servici SC-2 es facturarà a través d'aquesta modalitat a tota E.F que efectue servicis amb ella, independentment que haja sigut una altra E.F la que haja demanat l'alta en facturació amb ME per a aquesta unitat. Cal destacar que, per això, sempre caldrà comptar amb un contracte de subministrament de corrent de tracció en vigor.

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA

Els models de sol·licitud del Servei SC-2 es troben disponibles a l'Annex C.

5.6. Serveis Auxiliars i Preuss

Són Serveis Auxiliars els que les EE.FF. o altres candidats poden sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries oa altres prestadors.

Els serveis auxiliars prestats a les instal·lacions de servei estaran subjectes a preus lliurement acordats entre les parts. No obstant això, quan aquests serveis siguen prestats per un sol proveïdor, els preus que aquest apliqui no poden superar el cost de la prestació més un benefici raonable.

L'explotador de la instal·lació de servei no té obligació de prestar aquests serveis, però si ofereix la seva realització a alguna empresa ferroviària, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol candidat que els sol·licite.

La prestació de serveis auxiliars s'efectuarà en règim de Dret privat.

De conformitat amb l'apartat 19 de l'annex I, la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, poden ser serveis auxiliars, els següents:

- Accés a la xarxa de telecomunicació.
- El subministrament d'informació complementària.
- La inspecció tècnica del material rodant.
- Els serveis de venda de bitllets a estacions de viatgers.
- Els serveis de manteniment pesant de material rodant, i aquests són els que requereixen instal·lacions específiques en què es realitzen tasques que no es duen a terme com a part de les operacions diàries de rutina i que requereixen que el vehicle siga retirat del servei.

L'oferta de serveis auxiliars, així com els seus preus, que l'administrador d'infraestructures podrà prestar, a les Estacions de Viatgers, es recull al Capítol 7. Instal·lacions de Servei.

Així mateix, les fitxes descriptives dels serveis auxiliars prestats a l'àmbit de les Estacions de Viatgers, així com les seves condicions de prestació i condicions d'accés, es troben disponibles al capítol 7 d'aquesta DR ia 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 publicarà a la declaració sobre la xarxa o indicarà un lloc web on aquesta informació es puga obtindre gratuïtament en format electrònic.

5.7. Sancions i Incentius Financers

5.7.1. SANCIONS PER MODIFICACIÓ DE SOLC

No s'aplica.

5.7.2. SANCIONS PER ALTERACIÓ DE SOLC

No s'aplica.

5.7.3. SANCIONS PER NO ÚS DE SOLC

Les tarifes aplicables seran les figurades al Reglament de determinació dels cànons ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'administrador de infraestructures que haurà de ser publicat al Butlletí Oficial de l'Estat.

5.7.4. SANCIONS PER CANCEL·LACIÓ DE SOLC

Les quanties aplicables són les que figuren al Reglament de determinació dels cànons ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'Administrador de Infraestructuras i publicat al Butlletí Oficial de l'Estat núm. 260 de data 28 d'octubre de 2024.

La quantia del recàrrec es determina multiplicant la tarifa unitària per cada tren-km de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia i tipus de servei:

- Per als serveis de viatgers, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia i tipus de servei, quan aquesta diferència sigui superior al 2% de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.
- Per als serveis de mercaderies, per cada tren/quilòmetre de diferència, en valor absolut, entre la capacitat adjudicada i la utilitzada en un mes per tipus de línia, quan la diferència sigui superior al 15 % de la capacitat adjudicada i quan excedeixi aquest percentatge.

Per a més informació, vegeu l'apartat 5.3 d'aquest capítol.

Així mateix, altres sancions que es puguin derivar de l'incompliment dels Acords Marc.

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 nous serveis de transport ferroviari, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà introduir una bonificació als cànons d'accés mínim a les línies ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General per als augments de trànsit anuals, segons el tipus de línia i tipus de servei.

Les bonificacions aplicables seran les figurades al Reglament de determinació dels cànons ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'administrador d'infraestructures que haurà de ser publicat al Butlletí Oficial de l'Estat.

2. º Bonificació per incentivar la implantació del sistema ERTMS.

Podran introduir-se bonificacions als cànons regulats en aquest apartat per incentivar la implantació als trens del sistema ERTMS. Aquestes bonificacions no tenen impacte als ingressos de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i afectaran exclusivament l'àmbit que es determini, de conformitat amb el dret de la Unió Europea.

Les bonificacions aplicables seran les figurades al Reglament de determinació dels cànons ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'administrador d'infraestructures que haurà de ser publicat al "Butlletí Oficial de l'Estat".

3º Bonificació per fomentar l'aprofitament de la capacitat disponible de les infraestructuress.

A fi de fomentar l'aprofitament de la capacitat disponible de les infraestructures, l'administrador d'infraestructures podrà 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 trams de la infraestructura ferroviària. Aquesta bonificació s'establirà amb els criteris següents:

- S'han de determinar les franges horàries bonificades. Aquestes franges poden abastar una línia o un tram d'aquesta o bé determinar-se com un conjunt de franges horàries que n'abastin una línia o un, diverses línies o trams de les mateixes o una àrea geogràfica determinada mitjançant trams de línies ferroviàries.
- Es determinarà l'interval temporal dins del període de vigència de l'horari de servei durant el qual estarà vigent la bonificació.
- Es relacionarà el trànsit a les franges bonificades amb la bonificació establerta per al cànon. El trànsit es pot determinar mitjançant els trens-quilòmetre, el nombre de freqüències, el nombre de passatgers o el nombre de passatgers-quilòmetre. Es poden establir bonificacions diferents dins del mateix interval temporal i per a diferents volums de trànsit.
- Un cop publicada la bonificació, les empreses ferroviàries podran presentar el volum de trànsit comprometen a fer en el període determinat per l'administrador.
- En funció del volum del trànsit es determinarà el cànon total del període temporal a abonar per loperador, aplicant la bonificació que li correspon.
- El cànon resultant del període complet haurà de ser abonat per l'operador mensualment durant el termini de vigència de la bonificació en parts iguals.
- Únicament serà objecte de devolució la part del cànon corresponent a aquells trànsits no realitzats per sota del trànsit compromès per l'empresa ferroviària quan aquesta baixada de trànsit no siga imputable a l'empresa ferroviària.
- L'administrador pot establir que, en cas que l'empresa ferroviària faci trànsits superiors al trànsit compromès, aquests trànsits siguen bonificats amb un percentatge de la bonificació prevista.

Les bonificacions aplicables són les que figuren al Reglament de determinació dels cànons ferroviaris aprovat pel Consell d'Administració de l'administrador d'infraestructures que s'ha de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat.

Les bonificacions recollides als epígrafs 1r, 2n i 3r d'aquest apartat, s'aplicaran de manera similar a serveis similars i de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària.

BONIFICACIONS PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI.

Les bonificacions per ús d'instal·lacions de servei es recullen al capítol 7. Instal·lacions de Servei.

5.8 Sistema d'incentius (Esquema de rendiment)

De conformitat amb l'Art. 96 de la LSF, el sistema de cànons haurà d'incentivar les empreses ferroviàries i el mateix administrador d'infraestructures ferroviàries a reduir al mínim les pertorbacions i millorar el funcionament de la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Els principis bàsics d'aquest sistema d'incentius s'aplicaran a tota la xarxa.

L'11 de febrer de 2015 es va publicar al BOE l'Ordre FOM 189/2015 (actualitzada per l'Ordre FOM 642/2018, de 13 de juny), per la qual es desenvolupen els principis bàsics d'aplicació d'incentius en el sistema dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries.

El sistema d'incentius garantirà el tracte no discriminatori, la transparència, l'objectivitat basada en fets i esdeveniments que es poden quantificar, constatar i verificar; conseqüentment serà un sistema veraç, fiable i auditable que garanteixi la integritat de totes les dades del sistema, a alhora que es comparteix la informació operativa entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i l'EF.

Aquest sistema inclou la imposició de penalitzacions (malus) per accions que pertorbin el funcionament de la xarxa, la concessió de compensacions (bonus) a les entitats que les pateixin, i la concessió de primes a què obtinguen resultats millors del previst.

De conformitat amb allò indicat, Adif va acordar amb les Empreses Ferroviàries i Candidats els paràmetres principals del sistema d'incentius (PPSI), i en compliment de l'esmentada Ordre FOM 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'	
Mitjana Distància NO AV	30'	
Rodalies	20'	
Mercaderies	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 determinarà 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 P.P.S.I. (Ip), es considerarà Tren impuntual:

  RLL > Ip = Tren impuntual

  La diferència mesurada en minuts entre el retard a l'arribada (RLL) i l'indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retard Computable (Rc):

  Rc= RLL- Ip

- TRENS DE MERCADERIES.- Si el retard net (Rn) de cada tren supera l'indicador de P.P.S.I. (Ip), es considerarà Tren impuntual.

  Rn > Ip = Tren impuntual

  La diferència, mesurada en minuts, entre el retard net (Rn) i l'indicador de P.P.S.I. (Ip) determina el Retard Computable (Rc):

  Rc= Rn- Ip

Taula 2.- Els trens suprimits seran en general impuntuals a efectes del sistema d'incentius. Per determinar l'indicador del retard computable per als trens suprimits, es considera com si haguessin arribat a destinació amb un retard computable equivalent a:

INDICADOR COMPUTABLE PER A TRENS SUPRIMITS		
PRODUCTE	MINUTS VALOR DE RETARD	OBSERVACIONS
Llarga Distància AV	30'	
Mitja Distància AV	30'	
Llarga Distància	40'	
Mitjana Distància	40'	
Rodalies	20'	
Mercaderies	90'	No es consideraran 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 serà el següent:

	Propi tren (bonus per Adif)	Trens d'AV altre candidat	Altres trens d'un altre candidat
Retard causat per Adif	-	10 €/min	1 €/min
Retard causat per tren AV	10 €/min	10 €/min	1 €/min
Retard causat per tren que no és d'AV	1 €/min	1 €/min	1 €/min

Evaluación del Programa de Incentivos.

Avaluació del Programa d'incentius.

Per tal d'aconseguir un nivell adequat de resultats, d'analitzar-ne la implantació enriquint-lo amb l'experiència del sistema ferroviari, l'administrador d'infraestructura ferroviària ha desenvolupat el sistema d'incentius de forma progressiva, i és aplicable en les fases següents.

FASE 1.- Implantada el 2018, 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.- Es continua treballant en els desenvolupaments necessaris per incorporar els trens de rodalies al sistema d'incentius.

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 vieas 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 FERROVIARIA		4.585,74		97.181,27	
TOTAL GENERAL		6.642,79		141.117,78	

5.9. Actualització o Modificació de les Taxes, Cànons 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 seu CAPÍTOL II, Cànons ferroviaris i preus derivats de la utilització d'infraestructura ferroviària i instal·lacions de servei.

La LSF determina que els administradors generals d'infraestructures ferroviàries tenen, entre altres funcions, les de determinació, revisió i cobrament dels cànons 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 cànons, que ha de rebre el nom de Reglament de determinació dels cànons ferroviaris.

Aquesta disposició serà aprovada pel Consell d'Administració i mitjançant aquesta es durà a terme una revisió, amb caràcter anual, de la quantia dels cànons, addicions, recàrrecs i altres elements del sistema de cànons.

Excepcionalment, i sempre que variïn les condicions del mercat, de manera objectiva i demostrable aquesta revisió es podrà fer abans de concloure el període d'un any.

A la part expositiva del Reglament de determinació dels cànons 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 realitzarà sobre la base dels principis recollits a l'apartat anterior, se seguirà el procediment següent:

La proposta de modificació anual o revisió excepcional de les quanties resultants del que estableixen els articles 97 i 98 l'ha d'elaborar l'administrador d'infraestructures ferroviàries, juntament amb la memòria econòmicofinancera corresponent.

Aquesta memòria es pronunciarà sobre el cost o valor del recurs o activitat de què es tracti sobre la base del que estableix el Dret 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, 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 ia la distribució de competències.

Aquesta proposta establirà els valors concrets dels paràmetres del sistema de cànons i serà publicada al portal web de l'administrador d'infraestructures a fi de donar audiència, durant un termini no ampliable de quinze dies naturals, als ciutadans afectats i obtindre quantes aportacions addicionals puguen fer-se per altres persones o entitats.

Durant aquest mateix termini, la proposta es consultarà amb els obligats al pagament dels cànons, 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 concloguen els quinze dies esmentats.

Finalment, la versió final de la proposta serà sotmesa a informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, que supervisarà que es respecta allò establert en el marc previst pel Dret de la Unió Europea i en la Llei del Sector Ferroviari.

Els valors obtinguts després del procediment assenyalat a l'apartat anterior seran aprovats pels administradors d'infraestructures ferroviàries en el corresponent Reglament de determinació dels cànons ferroviaris.

Un cop aprovat aquest Reglament, aquest es publicarà al Butlletí Oficial de l'Estat i els seus valors s'inclouran a la declaració sobre la xarxa d'acord amb el que estableix 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 cànons.

El programa d'activitat dels administradors generals d'infraestructura previst a l'article 25.4 de la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari ha de contindre una previsió de les actualitzacions dels cànons durant el període de vigència del programa esmentat. La proposta de modificació o actualització indicada a l'apartat 1 d'aquest article es basarà en aquesta proposta, de manera que les quanties no es podran incrementar individualment en més d'un cinc per cent respecte a les indicades al programa d'activitat excepte per causes excepcionals que hauran de ser justificades a la memòria economicofinancera corresponent a aquest exercici.

PREUS PER LA PRESTACIÓ DE SERVEIS BÀSICS, COMPLEMENTARIS I AUXILIARS

La prestació dels serveis ferroviaris bàsics (excepte els regulats per l'article 98 de la Llei 38/2015 del sector ferroviari), complementaris i auxiliars, està subjecta al pagament preus que tenen el caràcter de privats.

Els explotadors d'instal·lacions de serveis aprovaran i publicaran els preus per la prestació dels serveis bàsics, complementaris i auxiliars.

L'establiment i l'aplicació dels preus es regeixen sempre pels principis d'objectivitat, 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) tindran la consideració de preus màxims de referència, permetent descomptes o incentius sobre aquests en instal·lacions concretes, per a determinats serveis i sota unes condicions d'aplicació prèviament establertes , buscant l'explotació de les instal·lacions en condicions satisfactòries de qualitat, competitivitat i permanència.

Per fer-ho, s'establiran criteris objectius que justifiquin aquestes minoracions sobre els preus màxims en funció de paràmetres i condicions d'aplicació degudament explicitades i, quan escaigui, s'establiran acords específics. A fi que els clients de l'administrador d'infraestructures ferroviàries puguen 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 d'infraestructures ferroviàries inclourà aquesta informació a la seva pàgina web, https://www.adifaltavelocidad.es/ i en les successives actualitzacions de la Declaració sobre la Xarxa.

En les condicions d'aplicació esmentades s'indicarà 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'aplicaran de manera objectiva, transparent i no discriminatòria, garantint la igualtat de tracte a tots els clients que compleixin les condicions d'aplicació.

Els preus dels serveis prestats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries seran abonats a aquest i s'utilitzaran per finançar la seva activitat, tendint a garantir l'equilibri financer.

La política de preus tendirà a crear una dinàmica que afavoreixi la contenció de les despeses d'explotació, adequant les inversions als requeriments reals de la demanda, evitant sobrecapacitats o problemes de congestió.

5.10. Forma de Pagament de les Taxes, Cànons i Preus

LIQUIDACIÓ DE TAXES I CÀNONS

Taxa per la utilització o aprofitament especial de béns de del domini públic ferroviari, Art. 93 LSF. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de liquidar aquesta taxa per anys naturals, amb l'excepció de les meritacions per períodes inferiors a l'any natural, que ho són per aquesta fracció de l'any.

Les notificacions de les liquidacions de la taxa es practicaran preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat resulte obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'efectuarà en el termini de vint dies hàbils des que es produïsca la notificació mitjançant transferència bancària al compte de l'entitat de crèdit que preste el servici de caixa a aquesta administració i que vindrà indicada en la liquidació. El pagament es considera efectuat en la data en què haja tingut entrada l'import corresponent en el 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 Cànons Ferroviaris, les modalitats descrites podran 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 cànons ferroviaris es faran preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat resulte obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'efectuarà 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 vindrà indicada a la liquidació. Es considera efectuat el pagament en la data en què haja tingut entrada l'import corresponent al compte indicat en els termes de l'article 37 del Reglament General de Recaptació.

El període executiu de recaptació comença l'endemà del venciment del termini indicat anteriorment. 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 serà aquella empresa Ferroviària o un altre candidat que haja sol·licitat els serveis a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

L'acció per exigir el pagament dels preus per serveis prestats directament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries prescriu als cinc anys des de la prestació del servei.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries pot suspendre la prestació del servei en el supòsit d'impagament de les quanties corresponents, prèvia comunicació expressa adreçada a l'obligat al pagament.

La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o es garanteixi suficientment el deute. Igualment, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà 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 siguen 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 corresponguen 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 Operacionals

6.4. Aplicacions informàtiques via web de RNE

ÍNDICE

6.3.1. PRINCIPIS 197

6.3.2. REGLAMENT DE FUNCIONAMENT 197

6.3.3. PERTURBACIONS DEL TRÀNSIT 198

6.1. Introducció

En aquesta secció s'indiquen les normes relatives a les obligacions que l'empresa ferroviària o candidat i de l'administrador d'infraestructures, que cal seguir per a les operacions de tren i de maniobres.

D'altra banda, l'explotació dels serveis ferroviaris requereix una coordinació adequada de les informacions que generen tant l'administrador d'infraestructures com els candidats i les empreses ferroviàries que els presten servei.

A l'Annex K es detallen les condicions generals d'utilització dels serveis d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats, i igualment es determina la informació que els candidats haja de proporcionar a l'administrador d'infraestructures per poder dur a terme adequadament les seues 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 realitzi 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 haja una interfície directa entre l'administrador d'Infraestructura (AI) i l'Empresa Ferroviària (EF), unificant els criteris d'operació dels diferents AI en les diferents amplades de la Xarxa.

Conformement al que disposa l'article 5 del RD 929/2020, a la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General serà aplicable el Reglament de Circulació Ferroviària aprovat pel Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que matèria de seguretat aprovi el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, així com les disposicions de desplegament del Reglament de Circulació Ferroviària previstes en aquest.

Així mateix, tot aquell personal que realitzi funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General està obligat a conèixer, a la part que l'afecti, el Reglament de Circulació Ferroviària i la resta de normativa de seguretat ferroviària, així com aquelles parts dels sistemes de gestió de seguretat i normes internes de les seves entitats que els corresponguen, 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 seran responsables de l'explotació segura del sistema ferroviari i del control de riscos relacionat amb aquest, cadascun respecte d'aquests de la part del sistema de la seua competència", la responsabilitat de l'explotació segura del sistema ferroviari i del control de riscos associat correspon a l'administrador d'infraestructures i a les EE.FF. Per això, estan obligats a definir i a 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 hauran d'establir les regles internes, d'acord amb la normativa vigent, i els procediments necessaris per a assegurar el compliment del que estipulen aquest reglament i la resta de la normativa de seguretat nacional i europea, incloent-hi els Mètodes Comuns de Seguretat i l'ETI d'Explotació i Gestió del Trànsit.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries disposa al seu Sistema de Gestió de la Seguretat (SGS) d'un conjunt de normes i 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 està obligat a conèixer-les, en la part que els afecti, per poder aplicar-les a l'exercici de les seves funcions.

Quan el personal que intervinga en les tasques relacionades amb la circulació siga extern a l'administrador d'infraestructures, però exercisca activitats per al administrador d'infraestructures, o bé preste servicis a tercers en instal·lacions de servici titularitat de l'administrador d'infraestructures (empreses ferroviàries, empreses prestadores de servicis a les empreses ferroviàries...), se'ls facilitarà la documentació i la informació necessàries que els afecte del SGS de l'administrador d'infraestructures.

Els Corredors Ferroviaris de Mercaderies, Atlàntic i Mediterrani, es regeixen per la normativa de circulació que reguli el trànsit a cadascuna de les línies dels esmentats corredors.

El Reglament de Circulació Ferroviària. RCF en vigor, així com la resta de les normes complementàries a aquest, es troba disponible a la pàgina 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 tindre en compte; entre d'altres s'esmenten tant les obligacions del titular de la instal·lació com les obligacions de l'E.F.; la necessitat de coordinar tant per l'administrador d'infraestructures ferroviàries com per les empreses ferroviàries els procediments dels sistemes de gestió de seguretat, SGS, que regiran 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, així com els programes formatius que van servir de base per atorgar les habilitacions. També és obligació de l'E.F. habilitar el personal que prestarà els serveis en una instal·lació de servei.

En relació amb la Seguretat Ferroviària, a continuació, es detallen alguns criteris i condicions que són aplicables:

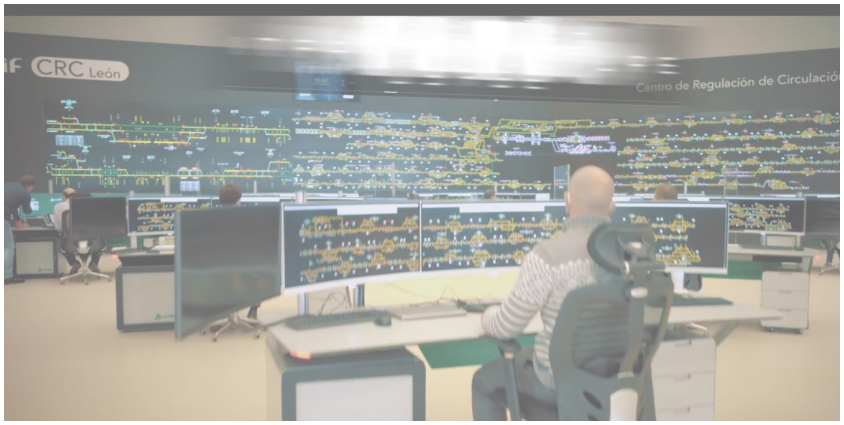
Criteris Generals

El material rodant ferroviari haurà d'estar degudament homologat per a la seva circulació i el personal que intervé en els processos de circulació comptarà amb 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, així com la seva senyalització, composició i frenada, i la disposició de la càrrega als vagons, seran responsabilitat de l'Empresa Ferroviària (EF) o, si escau, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries en el cas de la posada en circulació de trens inherents a la pròpia activitat.

Condicions Operatives

La facultat per dirigir la circulació de trens i maniobres correspon al Responsable de Circulació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, i pot ser auxiliat en els processos de circulació pel personal de l'EF o del mateix administrador d'infraestructures ferroviàries, que disposi de l'autorització professional corresponent .

Aquest personal realitzarà, 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 comptar amb la dotació d'estris de servei i els mitjans de comunicació que la reglamentació estableixi per garantir la transmissió adequada de les ordres i les informacions en els processos de circulació.



Serà responsabilitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'accionament dels desviaments d'itineraris que es realitzen íntegrament des del quadre de l'enclavament que té a càrrec seu. Serà responsabilitat del client usuari de la instal·lació de servei l'accionament d'aquells desviaments que, accionats manualment o elèctricament, es realitzen a peu.

Per això, el personal que realitzi 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 publiqui l'administrador d'infraestructures, en relació amb les instal·lacions de seguretat que haja d'utilitzar i amb el tipus d'operació a realitzar en l'àmbit operacional de la instal· lació de servei i de la dependència que es tracti, estant subjectes a les inspeccions de seguretat i investigació d'accidents que, per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, es realitzin. En qualsevol cas, un cop el tren estigui format, correspon a l'EF, sota la seva responsabilitat, la posada en circulació del tren davant de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

De conformitat amb la disposició addicional dissetena de la Llei del Sector Ferroviari, es consideren seccions frontereres les infraestructures ferroviàries incloses a la RFIG situades a les fronteres amb França i Portugal. Aquestes seccions, així com les condicions operatives que les regulen, es troben descrites a l'apartat 2.2.2 capítol 2. Reglamentàriament es podran establir, a fi de facilitar el trànsit ferroviari transfronterer, excepcions a la normativa aplicable a la resta de la RFIG sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, que seran aplicables a la secció fronterera per a les circulacions que tinguen origen o destinació l'estació de la RFIG que delimita la secció fronterera.



IDIOMA

Totes les comunicacions en matèria de seguretat a la circulació (ordres, circulars, comunicacions i consignes, etc.) en l'àmbit de la xarxa gestionada per l'administrador d'infraestructures s'efectuaran en castellà, de conformitat amb el que indica no Artigo 5.6 do el Reial decret 929/ 2020. En aquest sentit i de conformitat amb allò previst a les Directives de la Unió Europea, així com a les Normes de Circulació, a les comunicacions relacionades amb la Seguretat a la Circulació, el personal ferroviari que haja de relacionar-se amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries haurà de entendre perfectament el castellà i utilitzarà aquest idioma amb correcció per comunicar-se.

EXEMPCIÓ LINGÜÍSTICA EN SECCIONS FRONTERES

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 a el sistema ferroviari de la Comunitat, i en concret en relació amb el punt 3, apartat a) del dit Reglament que preveu el cas de l'excepció lingüística en les operacions ferroviàries que tinguen lloc en trams entre les fronteres i les estacions situades a la seva proximitat designades per a operacions transfrontereres, l'administrador d'infraestructura estableix el procediment següent:

- L'empresa ferroviària podrà sol·licitar-ne una excepció dirigint-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, emprant els missatges i el mètode de comunicació especificats a l'ETI "Explotació i gestió del trànsit".
- Per tal de garantir un tracte just i equitatiu dels sol·licitants, tant la sol·licitud per part de l'Empresa Ferroviària com la seva avaluació per l'administrador d'infraestructura, es farà prenent com a referència la metodologia d'anàlisi de riscos que preveu el Reglament 402/2013.

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

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 serà aplicable el Reglament de Circulació Ferroviària aprovat pel Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que en matèria de seguretat aprovi el Ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, així com les disposicions de desplegament del Reglament de Circulació Ferroviària previstes en aquest.

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, minimitzant-ne les conseqüències.

En base a aquests criteris, la documentació reglamentària bàsica, complementària al Reglament de Circulació Ferroviària, elaborada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, estarà composta, principalment, pels documents següents:

- Consignes.
- Avisos.
- Horaris dels trens.

La documentació reglamentària de circulació, actualitzada a cada moment, que publica l'administrador d'infraestructures ferroviàries es troba disponible a través de l'aplicació informàtica **RGD (Registre General de Documents Reglamentaris).**

S'haurà de tindre en compte, com a documentació de referència, la resta de normativa legal o reglamentària que siga aplicable.

La normativa nacional i europea d'aplicació en matèria de seguretat i interoperabilitat ferroviàries s'ha de consultar a la web oficial de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviaria (AESF):

- Normativa nacional: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria.
- Normativa europea: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad.

6.3. Mesures Operatives

6.3.1. PRINCIPIS

L'administrador d'infraestructures ferroviàries l'administrarà 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 EE.FF. estaran obligades a facilitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries tota la informació que se'ls requereixi, en temps i forma oportuns, 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 obtindre capacitat, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà adoptar les mesures de desregularització oportunes i fins i tot impedir-ne la circulació.

Els Plans de Contingència de les EF i, en concret, l'Annex 1, 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 basar en principis transparents i no discriminatoris. Atès que el seu objectiu primordial és garantir la màxima puntualitat segons la capacitat assignada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà 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 tinguen reserva de capacitat (solcs immediats.
- Preferència dels trens que circulen al solc davant dels que circulen endarrerits, amb l'objectiu de minimitzar la propagació de retards a la malla (contaminació de la malla).
- Preferència en 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, del 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 10/12/2024)

6.3.3. PERTURBACIONS DEL TRÀNSIT

A les normes aplicables per al control del trànsit, s'assenyala que la puntualitat no és responsabilitat exclusiva de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Les EE.FF. tenen un paper molt important que exercir per aconseguir que els trens (propis o d'altres EE.FF.) circulin sense retard. Per aquest motiu, l'administrador d'infraestructures ferroviàries promourà la subscripció de convenis de qualitat concertada amb les diferents EE.FF., en els quals es podran establir objectius de qualitat del servei i compromisos d'actuacions per aconseguir-los.

D'acord amb l'art. 37 de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del Sector Ferroviari i els arts.. 6.1 i 6.2 del RD 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, quan es produïsca una pertorbació en el trànsit ferroviari per una fallada tècnica, un accident o qualsevol altra incidència, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'adoptar totes les mesures oportunes per a restablir el servici. Les empreses ferroviàries estaran obligades a posar a disposició de l'administrador d'infraestructures els recursos que aquest reclame i prestar-li la col·laboració que se'ls requerisca. Per la utilització dels recursos esmentats, se satisfarà a les EE. FF. que no hagen estat les causants de la pertorbació en el trànsit ferroviari la corresponent contraprestació, que es calcularà d'acord amb el que estableix la corresponent Ordre del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, llevat que hi haja acord previ entre les parts afectades. En el seu desenvolupament, aquesta ordre ministerial l'ha d'informar la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

L'entitat pública empresarial administrador d'infraestructures disposa d'un "**Pla de Contingències**" que compta amb l'aprovació del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. El Pla de Contingències és el conjunt de procediments alternatius a l'operativa habitual, la finalitat dels quals és la de permetre'n el funcionament, encara que alguna de les seves funcions o instal·lacions deixi de fer-ho per culpa d'algun incident tant intern com aliè a l'organització, i la missió del qual és crear un pla general d'actuació per ordenar i resoldre qualsevol contingència que pertorbi el desenvolupament normal del trànsit ferroviari, des dels plànols preventiu, predictiu i correctiu. Conté, entre d'altres, el marc general d'actuació, els criteris de la prioritat en la regulació del trànsit en cas de contingències, les actuacions recomanades, els plans d'avís als òrgans de l'administrador d'infraestructures i els organismes de les administracions públiques, els mapes de risc, juntament amb altres plans i protocols que complementen i desenvolupen aquest Pla de Contingències.

Els criteris de Prioritat en la Regulació del Trànsit en supòsits de Contingències apareixen recollits a l'annex I del Pla de Contingències de l'administrador de infraestructures" i es basen en els principis següents:

- **Principi de tracte no discriminatori:** Per evitar el tracte no discriminatori per raó de pertinença a una EF, la definició dels criteris de prioritat es realitza en funció de les circumstàncies que fan que un tren ocupi una posició preferent, en cada supòsit de fet, deslligat del titular de la llicència . Posició preferent que pot ocupar indistintament cadascuna de les EE.FF. a cadascuna de les contingències.
- **Principi de Jerarquia:** El CGRH24 com a superior jeràrquic dels PM podrà alterar en qualsevol moment aquest ordre, motivadament i per causes degudament justificades.
- **Principi de publicitat:** Aquests criteris es donaran a conèixer als intervinents del procés de la regulació dels trens (EE.FF., altres candidats, etc.). Així mateix, quan no se segueixin per alguna circumstància aquests criteris es donarà a conèixer a través de la confecció de la fitxa d'incidències.
- **Principi d'objectivitat:** La presa de decisions estarà basada en dades objectives i que obrin en poder del CGRH24 i els PM en el moment de la decisió.
- **Principi de regulació:** L'objectiu de la regulació del trànsit és aconseguir que tots els trens arribin al seu destí a l'hora fixada al pla de transport, o dins del marge de puntualitat establert. Per això es tindrà en compte el marge real de regularitat disponible de cada tren en circulació.
- **Principi de proporcionalitat:** Es ponderaran les decisions d'acord amb les situacions en què es pren i les conseqüències que tenen per a les EE.FF., evitant forts danys a unes per evitar un perjudici menor a una altra.

De la mateixa manera que al seu Annex III del Pla de Contingències de l'administrador d'infraestructures, apareixen recollits els responsables i telèfons per període temporal de cadascuna de les EE.FF. i de l'Administrador d'Infraestructures amb qui cal contactar en cas de contingència en el desenvolupament de la circulació ferroviària.

Les EE.FF. estan obligades per completar el Certificat de Seguretat, d'acord amb el que exigeix l'article 13.3.I, del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, a establir un pla de contingències acordat amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries. Per a més informació sobre aquest assumpte, consulteu el Directori, apartat 1.6.

En virtut del punt 7 de l'Annex VII de la Decisió Delegada 2017/2075, En el cas dels trens que creuin d'una xarxa a una altra l'arribada de la qual es produeixi amb un retard previsible de no més de deu hores, i, des del 14 de desembre de 2019, de divuit hores, l'administrador d'infraestructures de l'altra xarxa no considera cancel·lat el solc ferroviari ni demanarà 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 de infraestructures que el tren no travessarà a l'altra xarxa.

En cas d'urgència, i quan siga absolutament necessari, a causa d'una inutilització temporal de la infraestructura, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà, sense avís previ, suprimir, desviar o modificar els solcs durant el temps necessari fins a restablir la normalitat del sistema i realitzar amb caràcter urgent les reparacions oportunes, i informar com més aviat millor les EE.FF. i als Candidats als efectes que consideri oportuns. En aquest cas, ni els Candidats ni les EE.FF. tindran dret a exigir cap compensació o indemnització, d'acord amb l'Art. 37 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

De conformitat amb l'Art. 37 LSF i l'Art. 6 R.D. 929/2020 les empreses ferroviàries estaran obligades a posar a disposició de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els recursos que estimi apropiats ia prestar-li la col·laboració que els siga requerida. En tot cas, tant l'administrador d'infraestructures ferroviàries com les EE.FF. actuaran 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, així com a les alteracions que pateixin en el recorregut segons el pla de transports a períodes inferiors a un dia. Està disponible per a tots els EE.FF., de manera telemàtica, mitjançant protocols de connexió segura.

SITRA

Sistema Integrat de Trànsit. Sistema que permet, entre altres funcions, la determinació dels punts d'encreuament i l'avançament de trens en els processos de regulació i gestió de trànsit de tots els llocs de comandament. Així mateix, informa de la situació i el possible retard que puguen registrar els trens en circulació a cada moment, possibilitant la informació als viatgers.

AGER

Aplicació per al seguiment del pas per estacions i composicions, aquí es bolca la informació gravada pels operadors a GTRENES.

RGD

Aplicació informàtica per a la gestió i la distribució de la documentació reglamentària complementària al Reglament de Circulació Ferroviària (RCF) que publica l'administrador d'infraestructures. Funciona, a més, com a repositori dels documents esmentats, gestor de comunicacions de publicació dels mateixos i els seus corresponents acusos de rebut dirigit a les EE.FF.

ÀMBIT RNE

SISTEMA D'INFORMACIÓ DE CÀRREGA (CIS)

CIS és una aplicació per oferir informació sobre els cànons de la infraestructura ferroviària destinada a sol·licitants de capacitat, proporcionada pels administradors d'infraestructura i els organismes adjudicadors. Aquesta aplicació web proporciona informació sobre els cànons relacionats amb l'ús d'infraestructures ferroviàries europees de manera ràpida, i estima el preu de solcs internacionals.

L'accés a CIS és gratuït sense registrar-se. Es pot trobar més informació a http://cis.rne.eu, o es pot sol·licitar a través de RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

SISTEMA D'INFORMACIÓ DEL TREN (TIS)

TIS és una aplicació web que dóna suport a la gestió del trànsit internacional proporcionant 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, on 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 monitoritzar de principi a fi a través de les fronteres.

Les empreses ferroviàries i els operadors d'instal·lacions de serveis també poden tindre 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 tindrà accés a les dades relatives als seus propis trens 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.

Es pot trobar més informació a http://tis.rne.eu.

GESTIÓ INTERNACIONAL DE CONTINGÈNCIES (ICM)

ICM és una aplicació web que versa sobre la gestió internacional de contingències, actualment no és aplicable a l'àmbit de la Xarxa gestionada per l'administrador de infraestructures.



7 INSTAL·LACIONS DE SERVEI

7.1. Introducció

7.2. Consideracions generals sobre les Instal·lació de Servei

7.3. Instal·lacions de Servei

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

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 SERVICIS Y ANNEXOS 291

7.1. Introducción

Són instal·lacions de servei, a efectes del que disposa l'Art. 42.1 de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari, les següents:

- Les estacions de viatgers, així com els seus edificis i instal·lacions connexes, inclosos els panells d'informació sobre viatges i un emplaçament adequat per a la venda de bitllets.
- Les terminals de càrrega.
- Les estacions de classificació i les instal·lacions de formació de trens, incloses les instal·lacions per a maniobres.
- Els apartadors, incloent-hi les vies ubicades en estacions de viatgers quan s'utilitzen 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 d'auxili.
- 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 es troben recollits als punts 2, 3 i 4 de l'annex II de la Directiva 2012/34/UE, així com els procediments bàsics sobre tramitació i coordinació de sol·licituds i els requisits en matèria de publicació de la informació.

De conformitat amb l'article 4 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, els explotadors d'instal·lacions de servei elaboraran una descripció de les instal·lacions de servei i dels serveis de què siguen responsables, que haurà d'incloure la informació que s'esmenta a l'article esmentat.

Els explotadors de les instal·lacions de servei publicaran, de forma gratuïta, la descripció de les instal·lacions de servei a les seves pàgines web, comunicant el link corresponent a l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a la seva publicació a la Declaració sobre la Xarxa.

La CNMC, mitjançant Resolució STP/DTPS/118/18, de 23 de gener de 2019, va publicar els principis decisoris comuns per a l'aplicació dels criteris que preveu l'apartat 2 de l'article 2.

L'accés a les instal·lacions de servici i a la prestació de servicis 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 facilitaran, 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 servicis que s'ha produït a la xarxa ferroviària espanyola després de la liberalització del transport de viatgers ha comportat un increment enorme del volum de viatgers transportats, principalment als tres corredors d'acord marc. La previsió d'aquest augment progressiu de servicis ha anat desencadenant les declaracions de congestió de determinades instal·lacions de servici. No obstant això, aquestes declaracions de congestió tenen l'efecte principal 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 seues competències previstes a l'art 23. 2, apartats p) i q) del Reial ecret 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 instrucció següent:

1. Conformement al que estableix l'article 7, apartat 2 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servici i als servicis ferroviaris connexos, durant el procés de confecció de l'horari de servici, el gestor de capacitat haurà de cooperar amb el gestor de la instal·lació de servici i amb la resta de les àrees responsables per a verificar si hi ha capacitat suficient a les instal·lacions de servici afectades que permeta la prestació dels servicis a les estacions amb total seguretat per als usuaris, així com amb els nivells de qualitat establits. A aquest efecte, es recolliran els informes pertinents d'aquestes àrees, 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 mantindre en tot moment un funcionament segur, adequat i eficient de les instal·lacions a les estacions de viatgers, tal com estableix la Declaració sobre la Xarxa.

L'accés a les instal·lacions de servei comportarà 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 prèviament a l'inici de la seva utilització, el candidat haurà 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, hauran de ser respostes pels explotadors en el termini màxim d'1 mes a comptar del dia hàbil següent a la recepció de la sol·licitud per l'explotador. La sol·licitud formulada ha de ser completa i contindre 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 serà de 5 dies laborables des de la recepció.

Només poden ser denegades les sol·licituds si hi ha alternatives viables que permetin a les empreses ferroviàries explotar els serveis de transport de viatgers o mercaderies en els mateixos itineraris o en itineraris alternatius en condicions econòmicament acceptables. Això no obstant, això no implica l'obligació per al responsable de la instal·lació de servei de fer les inversions en recursos o equips que siguen necessàries per atendre totes les sol·licituds que es formulin.

7.2. Consideracions generals sobre les instal·lacions de Servei

Les condicions d'accés a les instal·lacions de servei connectades a la xarxa de l'administrador d'infraestructures s'especifiquen a les **Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei**, disponibles a la web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR. S'hi troben recollides totes les instal·lacions de servei tant les de l'administrador d'infraestructures ferroviàries com les d'altres explotadors, agrupant-se conforme 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.

Para facilitar el acceso a la información de las características técnicas de las instalaciones de servicio, el administrador de infraestructuras ha desarrollado una aplicación informática denominada PISERVI, Portal de Instalaciones de Servicio, disponible en la web del administrador de infraestructuras como anexo a esta DR.

PISERVI permet accedir a la informació de les instal·lacions de servei: terminals de càrrega, estacions de viatgers, instal·lacions de manteniment, carregadors privats, canviadors d'eixos, etc., mitjançant cerques selectives a partir de criteris com: ubicació geogràfica, tipus d'instal·lació, tipus de servei, etc., cosa que facilita la planificació dels serveis ferroviaris per part de les empreses ferroviàries i altres operadors logístics.

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 es representaran sobre el visor de mapes i es podrà 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 d'infraestructures ferroviàries posa a la disposició de les EE.FF. agrupa les instal·lacions d'acord amb la seva funcionalitat, en descriu les característiques, detallant-se, entre altres dades, el codi de l'estació i, en el cas d'estacions de transport de viatgers, la categoria en què es troba classificada. Aquest catàleg està disponible com a annex a 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 gestionades per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, a les empreses ferroviàries i altres candidats, es fonamenta en els principis següents:

1. **Tracte no discriminatori:** Perquè les EE.FF. i 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 les seves condicions de prestació i preus.
3. **Flexibilitat:** Adaptació a nous escenaris d'explotació: variació de la demanda, del nombre d'operadors, noves tecnologies, nous serveis, 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 d'infraestructures ferroviàries, especificant la descripció de les prestacions, les restriccions que, si escau, siguen 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 titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, definides a l'Art. 42 de la Llei 38/2015, del Sector Ferroviari (LSF) que s'estructuren, segons la seva tipologia, a: Serveis Bàsics, Serveis Complementaris i Serveis Auxiliars.

SERVEIS BÀSICS

Són bàsics els serveis que es presten a qualsevol de les instal·lacions de servei que es relacionen a l'article 42 de la LSF.

La seva prestació no és obligatòria, i les disposicions són aplicables únicament quan el servei siga ofert per l'explotador.

Els Serveis Bàsics que ofereixi a cada moment l'administrador d'infraestructures ferroviàries, a través de la Declaració sobre la Xarxa, els haurà de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària o candidat que els sol·liciti.

SERVEIS COMPLEMENTARIS

Són Complementaris els serveis que es presten a les instal·lacions de servei, titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que tendixen a facilitar el funcionament del sistema ferroviari, es prestaran a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats conforme 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 d'infraestructures ferroviàries, a través de 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.

SERVICIOS AUXILIARES

Són Serveis Auxiliars els que les EE.FF. poden sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries o altres prestadors. L'explotador de la instal·lació de servei no té obligació de prestar aquests serveis, però si ofereix la seva realització a alguna empresa ferroviària, els ha de prestar de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·liciti.

Els serveis Auxiliars es presten a les instal·lacions de servei, titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, a les Empreses Ferroviàries i altres Candidats conforme s'estableix a l'Art. 44 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre del Sector Ferroviari. La prestació d'aquests serveis s'efectuarà en règim de dret privat.

7.3.1. DISPOSICIONS COMUNS

ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

L'adjudicació de capacitat a les instal·lacions de servei és l'assignació, per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, de capacitat sobre una instal·lació de servei.

La sol·licitud d'accés als serveis que es presten a les estacions de viatgers s'ha de 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 servici, vies, es farà 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 servici gestionades per l'administrador d'infraestructures ferroviàries que es troben a les estacions de viatgers, a les terminals de transport de mercaderies i a qualsevol altra instal·lació que determinen els administradors d'infraestructures fora dels àmbits especificats anteriorment.

Les empreses ferroviàries i candidats, titulars de material rodant, agents de transport, carregadors i operadors de transport, realitzaran les sol·licituds i, una vegada adjudicada, tindran dret a la utilització de la mateixa 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 seu CAPÍTOL II, Cànons ferroviaris i preus derivats de la utilització d'infraestructura ferroviària i instal·lacions de servei.

L'adjudicació i la utilització de les instal·lacions de servici està subjecta a la liquidació dels cànons previstos en el Reglament de determinació de cànons ferroviaris publicats en el Butlletí Oficial de l'Estat, vigents en cada moment

TIPUS D'INSTAL·LACIÓ	CANON	CLIENTS
Estacions de viatgers.	A	Empreses ferroviàries.
Vies d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, rentada i neteja, 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 servici.
Vies d'estacions de viatgers utilitzades com a apartadors.	B2	Empreses ferroviàries.
Vies per a dur a terme determinades operacions, neteja mínima, càrrega i descàrrega de servicis 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 servici.

La relació de vies ofertes a les instal·lacions de servei titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries es publiquen al Catàleg d'Oferta de Capacitat a les Instal·lacions de Servei, disponible al web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR. Els usuaris autoritzats també podran accedir a aquesta informació mitjançant l'aplicació **SYACIS**.

Al catàleg ia l'aplicació **SYACIS** s'especifiquen la tipologia de les instal·lacions de servei, les seves característiques i equipament.

Excepcionalment podrà sol·licitar-se capacitat d'ús d'instal·lacions no recollides al catàleg esmentat, i el Gestor de la Instal·lació de Servei no està obligat, **GIS**, a la seva assignació. El GIS està facultat per ajustar la capacitat d'una instal·lació a fi de realitzar operacions de manteniment programat, reposició o ampliació dels actius vinculats a aquesta.

Qualsevol modificació en aquestes instal·lacions serà comunicada als clients d'aquestes, inclosa a l'aplicació SYACIS i publicada a les corresponents actualitzacions de la Declaració sobre la Xarxa.

A. TIPUS DE SOL·LICITUDS

Les sol·licituds d'assignació de capacitat, que es cursaran mitjançant l'aplicació SYACIS, se sustentaran en una necessitat del client i en la viabilitat tècnica de la instal·lació. Aquestes sol·licituds podran estar vinculades a trens del seu Pla de Transport, o no vinculades quan no puga 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 podran celebrar acords de llarga durada (més de 4 anys) per tal de reservar capacitat en una instal·lació de servei, sempre que es derivin d'un acord marc, celebrat a l'empara de l'art 38.3 de la LSF, sobre reserva de capacitat a la infraestructura lineal (solc). Aquests acords tindran les mateixes característiques que l'acord marc sobre reserva de capacitat a la infraestructura lineal que l'origina i que es recullen als arts. 38.4 i 38.5 de la LSF.

En sol·licitar capacitat, els clients poden optar pels següents tipus:

Amb Reserva de Capacitat

1. Per a períodes d'ús continuat

Reserva de capacitat per a aquells 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 a aquells casos en què el client demani un ús per hores o dia complet (des de les 00.00 hores fins a les 24.00 hores), de la instal·lació, per un període entre dues dates, per a dies successius, discontinus o cadenciats.

Aquestes sol·licituds han d'anar vinculades a un tren.

Sense Reserva de Capacitat

Per a períodes d'ús puntual

Sol·licitud de capacitat per a aquells casos en què el client demani un ús puntual, bé siga 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 podrà 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), a través de l'aplicació SYACIS, s'han de presentar en els terminis següents:

Per a Sol·licituds tipus A: amb Reserva de Capacitat

El GIS posarà a disposició dels clients cada 2 mesos l'oferta d'instal·lacions de servei

disponibles perquè es puguen fer aquest tipus de sol·licituds.

Per donar resposta a aquelles sol·licituds presentades fora de termini de recepció i que siguen conseqüència d'una alteració substancial dels esquemes d'explotació del client, el GIS avaluarà l'abast de les vostres necessitats, comunicant-vos en temps oportú una assignació provisional de capacitat que, en tot cas, haurà de tornar a sol·licitar al següent període d'assignació.



Per a Sol·licituds tipus B: sense Reserva de Capacitat

Aquestes sol·licituds s'han de fer amb una antelació mínima de set dies naturals.

Per raons excepcionals i justificades, els clients poden sol·licitar capacitat per a una instal·lació de servei amb menys de set dies naturals d'antelació. Aquest tipus de sol·licituds únicament es poden presentar de dilluns a divendres, abans de les 12 hores del dia anterior a la sortida del tren, i s'hi ha d'identificar el tren al qual està vinculada aquesta sol·licitud. La resposta serà notificada abans de les 18 hores 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

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		

FEBRER

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		

MARÇ

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						

ABRIL

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				

MAIG

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	

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						

JULIOL

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			

AGOST

Dl	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				1	2	3
3	4	5	6	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

SETEMBRE

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					

OCTUBRE

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		

NOVEMBRE

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

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				

Recepció de sol·licituds | Assignació provisional | Al·legacions | Comunicació de capacitat | Actualització de capacitat

C. FASES DEL PROCÉS

El GIS analitzarà 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 realitzarà les sol·licituds de capacitat mitjançant l'aplicació SYACIS, mitjançant les autoritzacions atorgades a aquest efecte. Excepcionalment, en aquells casos en què no es disposi de connexió informàtica, es podran remetre les sol·licituds per qualsevol altre mitjà escrit que en garanteixi la recepció i el registre.

La formalització d'una sol·licitud de capacitat suposa l'acceptació de les condicions de les instal·lacions de servei.

Les sol·licituds rebudes es registren per data i hora d'entrada. Si la sol·licitud no conté tota la informació requerida de conformitat amb la descripció de la instal·lació de servei i necessària per adoptar una decisió, l'explotador de la instal·lació de servei considerada n'informarà el candidat i fixarà un termini raonable per a la seva presentació. Si no es presentés dins aquest termini, la sol·licitud podrà ser rebutjada.

Amb caràcter previ a la sol·licitud oficial, el client podrà fer consultes al GIS sobre capacitat disponible mitjançant mitjans telemàtics.

Per part del GIS es realitzarà l'estudi de les sol·licituds rebudes i es procedirà a l'adjudicació d'acord amb els criteris següents:

a) Si hi ha capacitat disponible per a tots els candidats, se'ls adjudicarà.

b) Si hi ha coincidència de sol·licituds de capacitat en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei, l'adjudicació 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 siguen de viatgers de llarga distància, viatgers de rodalies i mitja distància o mercaderies.
2. **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, aquelles de major 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 el seu equipament.

4. **Ordre de sol·licitud:** En cas digualtat en els criteris anteriors sassignarà conforme a l'Ordre d'entrada de la petició.

5. **Ordre de sol·licitud:** En cas d'igualtat en els criteris anteriors, s'assignarà conforme a l'ordre d'entrada de la petició.

Fase de Coordinación y Propuesta de Asignación Provisional

La fase de coordinació ha estat concebuda per resoldre els conflictes que puguen sorgir a les sol·licituds i adjudicacions de capacitat.

Quan no siga possible atendre inicialment les sol·licituds, el GIS oferirà alternatives sobre la capacitat disponible, per buscar una solució coordinada amb el client per resoldre els conflictes que puguen sorgir entre les sol·licituds i assignacions de capacitat, sempre que siga tècnicament viable.

Finalitzat el procés de coordinació, el GIS comunicarà la proposta d'assignació provisional de capacitat als clients, i aquests hauran d'acceptar o refusar en el termini estipulat mitjançant l'aplicació SYACIS. Passat el termini establert sense rebre l'acceptació per part del client de la proposta provisional de capacitat, el GIS en podrà disposar lliurement.

Per ampliar informació vegeu l'Annex J Procediments de Resolució de Conflictes.

Fase d'al·legacions

Durant aquesta fase els clients podran fer al·legacions a la proposta d'assignació provisional de capacitat que haja comunicat el GIS. Aquelles sol·licituds que no haja estat possible atendre, un cop analitzades les al·legacions, seran comunicades motivadament.

Per ampliar informació vegeu l'Annex J Procediments de Resolució de Conflictes.

Fase de Comunicació d'Assignació Definitiva de Capacitat

Finalment, el GIS comunicarà l'assignació definitiva de capacitat a través de l'aplicació SYACIS. El GIS publicarà la capacitat acceptada, cosa que no suposarà en cap cas la vulneració del principi de confidencialitat.

D. MESURES ESPECIALS EN CAS DE PERTURBACIONS DEL TRÀNSIT FERROVIARI

Si durant el procés de transport calgués segregar o apartar material, per motius d'incidències sobrevingudes, per evitar afeccions al trànsit ferroviari, l'àrea de trànsit de l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà assignar capacitat de manera excepcional, i el client estarà obligat a regularitzar aquesta adjudicació , en l'aplicació SYACIS, al més aviat possible.

E. SUPERVISIÓ I CONTROL DE L'ÚS REIAL DE LA CAPACITAT ASSIGNADA

Els clients tenen l'obligació d'utilitzar la capacitat assignada a les instal·lacions de servei d'acord amb les condicions d'ús acceptades i fent-ne un aprofitament òptim.

El no ús injustificat, o la manca d'ús sistemàtic, imputable al client, d'una instal·lació de servei, que suposi 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 podrà 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 què disposi el GIS.

F. CANCEL·LACIÓ DE L'ASSIGNACIÓ DE CAPACITAT

Els clients podran sol·licitar la cancel·lació de la capacitat assignada a les instal·lacions de servei subjectes als cànons modalitat B1 y C. Les sol·licituds de cancel·lació es presentaran per mitjans telemàtics al GIS. Un cop analitzada la sol·licitud, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de comunicar al client sol·licitant la resolució adoptada.

Per a instal·lacions amb reserva de capacitat per a un període d'ús continuat, o bé per a un període puntual per hores o dies complets, les cancel·lacions s'han de fer amb una antelació mínima de 30 dies naturals i:

- Si no s'ha fet servir el 50% del període adjudicat, hauran d'abonar un import mínim equivalent al 50% de l'import total del cànon.
- Si s'ha utilitzat més del 50% del període adjudicat no tindran cap penalització.

Per a aquelles instal·lacions sense capacitat reservada que hagen estat sol·licitades per a un període d'ús puntual per un dia complet o per hores:

- Les cancel·lacions realitzades amb una antelació major de 24 hores a l'ús de la instal·lació no tindran cap penalització.
- Les cancel·lacions realitzades amb una antelació inferior a 24 hores a l'ús de la instal·lació abonaran el cent per cent del cànon.

G. MANTENIMENT I CAUSES EXCEPCIONALS

Quan calgui fer treballs de manteniment a les instal·lacions de servei, el GIS 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 haja quedat temporalment inutilitzable, el GIS es reserva el dret a la modificació parcial o a la cancel·lació de la capacitat assignada, que serà comunicada al client juntament amb les alternatives que pogués oferir, derivades de aquesta circumstància. Els clients afectats no tenen dret a exigir cap compensació o indemnització.

CONDICIONS D'ÚS DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVICI

L'adjudicació i la utilització de les instal·lacions de servici estan subjectes a la liquidació dels cànons contemplats en l'art. 98 de la LSF, on es determina l'estructura de les taxes i els cànons ferroviaris i les quanties corresponents a cada component, que es determinaran en el Reglament per a la determinació dels cànons ferroviaris d'ADIF-Alta Velocitat i es publicaran en la Declaració sobre la Xarxa.

El cànon no inclou el servici de subministrament d'energia elèctrica, d'aigua, de gasoil, de telèfon o de qualsevol altre subministrament o servici, que es facturarà a part, en funció de les dades que el titular facilite o preste.

En els casos en què, per causes alienes al client, la instal·lació no estiga operativa i no es puga utilitzar en els termes establits en aquest document, no es meritarà el cànon.

OBLIGACIONS DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Són obligacions de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, en relació a l'ús i la funcionalitat de les instal·lacions de servei, les següents:

a. Assegurar l'accés a la instal·lació quan hi haja capacitat disponible.

b. Respondre als clients les vostres 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 calgués

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 vinculats a aquestes.

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 realitzen a les instal·lacions de servei ferroviari.

i. Coordinar amb les empreses ferroviàries els procediments dels SGS que regiran les condicions de els serveis prestats

OBLIGACIONS DEL CLIENT

Son obligaciones del cliente, en relación al uso de las instalaciones de servicio, las siguientes:

a. Assegureu-vos, abans de sol·licitar la capacitat d'una instal·lació de servei, de la vostra 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 utilitzar.

c. Assegurar-se, abans d'iniciar la utilització d'una instal·lació de servei, la prestació dels serveis que hi puga requerir per a les operacions sobre el material ferroviari, operacions de càrrega/descàrrega, ...

d. Informar el titular, abans de l'inici de la utilització de la instal·lació, de les activitats a desenvolupar que siguen susceptibles de generar contaminació o residus que necessitin un sistema de gestió específic. Del sistema emprat i de les mesures de prevenció adoptades, aportarà els certificats necessaris a aquest efecte.

e. Informar el titular, a l'inici de la utilització de la instal·lació, de qualsevol circumstància que suposeu la manca d'operativitat de la instal·lació de servei.

f. Complir els requisits en matèria de seguretat ferroviària i, en particular, la disposició dels títols habilitants pertinents del personal ferroviari i les condicions del material rodant ferroviari, així com en matèria de prevenció de riscs laborals.

g. Fer ús de la instal·lació per als fins previstos a la seva sol·licitud de capacitat.

h. Custodiar el material rodant, els elements auxiliars de càrrega i les mercaderies que es troben a les instal·lacions de servei, propietat del client.

i. Comunicar al titular de la instal·lació qualsevol accident o incident, així com anomalies o avaries, que es produeixin a la instal·lació de servei.

j. Retirar el material rodant de les instal·lacions de servei al venciment del temps concedit en la seva adjudicació de capacitat, i deixar-les en condicions operatives.

k. Disposar que el personal habilitat que haja de realitzar la coordinació de les operacions del tren amb el Responsable de Circulació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries es trobe a la instal·lació de servei amb el temps suficient per no ocasionar retards en les operacions associades a aquest.

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 d'infraestructures ferroviàries, els procediments dels SGS que regiran les condicions dels serveis rebuts.

n. Habilitar el personal que prestarà els serveis en una instal·lació de servei.

RESPONSABILITATS DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

En relació amb les responsabilitats que es pugueren derivar d'ineficiències de les instal·lacions de servei, i en concret al règim de responsabilitats i els seus límits, es estarà al que disposen la Llei i el Reglament del Sector Ferroviari i la seva normativa de desplegament.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries no serà responsable davant dels clients dels casos fortuïts ni dels de força major. Així mateix, no serà responsable davant dels clients dels danys i perjudicis causats per tercers aliens a el.

RESPONSABILITATS DEL CLIENT

El client serà responsable davant l'administrador d'infraestructures ferroviàries dels danys causats a la infraestructura ferroviària i als elements que, sense formar part d'aquesta, es troben dins de l'estació de transport de viatgers o de la terminal de transport de mercaderies.

El client serà igualment responsable de qualsevol dany que causi altres clients, o tercers, derivats de l'ús inadequat de les instal·lacions de servei, conforme estableix la Llei del Sector Ferroviari i la seva normativa de desenvolupament i, si escau, la Llei del Contracte de Transport Terrestre de Mercaderies.

En tot cas, el client serà 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 serà responsable en els casos fortuïts ni en els de força major. Així mateix, no serà responsable dels danys i perjudicis causats per tercers aliens a aquest.

ASSEGURANÇA DE RESPONSABILITAT CIVIL

El client s'obliga a tindre contractada amb una Companyia d'Assegurances de reconeguda solvència 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 puguen derivar-se de l'ús de les instal·lacions de servei, fins i tot el dany ecològic i mediambiental que es puga produir.

Aquesta pòlissa haurà d'estar vigent durant el període d'adjudicació, i el titular de la instal·lació podrà exigir, en qualsevol moment, l'exhibició dels documents que acreditin que el client es troba al corrent de pagament de les primes d'aquestes assegurances.

La disponibilitat i ús de les instal·lacions de servei per part de les empreses ferroviàries es trobarà coberta per l'assegurança de responsabilitat civil que es recull a la LSF, l'import i les condicions de cobertura de les quals es determinen reglamentàriament.

La resta dels clients que vulguen fer ús de les instal·lacions de servei hauran de tindre contractada una assegurança de responsabilitat civil amb una cobertura mínima de 1.500.000 €.

SUPERVISIÓ I CONTROL

L'administrador d'infraestructures ferroviàries es reserva les facultats de supervisió i control més àmplies respecte de les instal·lacions de servei cedides. Aquesta supervisió i control l'ha de fer el personal que l'administrador d'infraestructures designi a aquest efecte, i el client ha de facilitar i/o aportar totes les dades i/o documents relacionats amb l'ús de la instal·lació i del material ferroviari que s'hi trobe.

Els responsables de gestió ambiental de l'administrador d'infraestructures podran 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 compten amb 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 es troben a les mateixes.

SEGURETAT FERROVIÀRIA

CRITERIS GENERALS

El material rodant ferroviari haurà d'estar degudament homologat i autoritzat per a la seva circulació i el personal que intervé en els processos de circulació comptarà amb l'autorització professional que correspongui, d'acord amb la normativa aplicable a cada moment, tenint en compte que les obligacions i operacions de estacionament, immobilització del material rodant dipositat en la instal·lació de servei, la formació del tren, així com la seva senyalització, composició i frenada, i la disposició de la càrrega als vagons, seran responsabilitat de l'Empresa Ferroviària (EF) o, en la seva cas, de l'administrador d'infraestructures ferroviàries quan aquest siga el responsable del material rodant.



CONDICIONS OPERATIVES

La facultat per dirigir la circulació de trens i maniobres correspon al Responsable de Circulació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, i pot ser auxiliat en els processos de circulació pel personal de l'EF o del mateix administrador d'infraestructures ferroviàries, que disposi de l'autorització professional corresponent.

Aquest personal realitzarà, 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 comptar amb la dotació d'estris de servei i els mitjans de comunicació que la reglamentació estableixi per garantir la transmissió adequada de les ordres i les informacions en els processos de circulació.

Serà responsabilitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'accionament dels desviaments d'itineraris que es realitzen íntegrament des del quadre de l'enclavament que té a càrrec seu. Serà responsabilitat del client usuari de la instal·lació de servei l'accionament d'aquells desviaments que, accionats manualment o elèctricament, es realitzen a peu. Per això, el personal que realitzi 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 haja d'utilitzar i amb el tipus d'operació que cal fer a l'àmbit operacional de la instal·lació de servei i de la dependència que es tracti, estant subjectes a les inspeccions de seguretat i investigació d'accidents que, per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, es realitzin. En qualsevol cas, un cop el tren estigui format, correspon a l'EF, sota la seva responsabilitat, la posada en circulació del tren davant de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

El material rodant ferroviari haurà d'estar degudament homologat i autoritzat per a la circulació i el personal que intervé en els processos de circulació comptarà amb la conformitat amb el que estableix l'RSF. Quan la capacitat que sol·licite un client s'utilitze per al transport de mercaderies perilloses, ho haurà d'expressar a la sol·licitud, on indicarà també les garanties que ofereix per a salvaguardar la seguretat de tercers i de les infraestructures.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

El transport de mercaderies perilloses es fa d'acord amb les prescripcions del Reglament relatiu al transport internacional de mercaderies perilloses per ferrocarril (RID), així com el Reial decret 412/2001, de 20 d'abril, en l'article 4 del qual es recullen les normes generals de circulació. (Vegeu l'apartat 3.4.3 de la DR).

INCIDÈNCIES, ACCIDENTS I ANORMALITATS

En el cas d'incidències 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 establits 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 amb l'inici previ de la utilització de la instal·lació, el client haurà de tindre establerts els procediments operatius de prevenció POP 12 i POP 16.

MEDI AMBIENT

Els clients estan obligats al compliment de la legislació vigent en matèria de medi ambient referent a sòls, abocaments, sorolls, emissions, residus i substàncies perilloses.

Serà de compte i càrrec exclusiu del client, si la responsabilitat fos imputable directament o indirectament a aquest, la recuperació i el sanejament ambiental de la instal·lació de servei quan ocorri algun vessament o fugida, així com l'estricte compliment 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 es trobe el mitjà de subministrament que el durà a terme.

c. Incomplir les normes de seguretat ferroviària, de prevenció de riscs laborals o ambientals.

d. Emprar la instal·lació sense comptar amb 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 recollits en aquest document.

El GIS informarà el client quan detecti algun d'aquests comportaments per tal que puguen corregir-se en el termini que se li requereixi.

EFECTOS DEL USO INADECUADO DE UNA INSTALACIÓN DE SERVICIO

El GIS podrà suprimir la capacitat adjudicada o no adjudicar capacitat a la instal·lació, si prèviament va informar al client de l'ús inadequat de la capacitat adjudicada i aquest no va adoptar les mesures correctores en el termini i la forma que se li indiqui.

El client al qual se li haja retirat la capacitat d'ús o se li haja comunicat la impossibilitat d'accedir a la instal·lació de servei, no podrà sol·licitar capacitat sobre aquesta fins que no acrediti davant del GIS les mesures que ha pres per corregir l'ús inadequat que va generar la decisió.

Addicionalment, i de manera particular per a les situacions descrites als apartats e) i f) del punt anterior, el GIS comunicarà al client aquestes situacions quan siguen detectades, informant-lo igualment del moment de meritació que es prendrà com a referència a efectes d'aplicació de cànon.

Si, a més, aquestes situacions estan afectant les operacions d'altres clients, el GIS:

a. Requerirà al client que retiri el material rodant, els elements auxiliars de càrrega i les mercaderies que es troben a les instal·lacions de servei, així com qualsevol altre element que puga haver-se instal·lat pel client, pels seus propis mitjans o de tercers, a la instal·lació o espai que li siga indicat pel GIS.

b. Si aquest no pogués retirar-lo en temps oportú, el GIS autoritzarà el client afectat, que no pot fer ús de la instal·lació, la retirada del material ferroviari, per mitjans propis o de tercers, a la instal·lació que li siga indicada pel GIS.

   El GIS, en cap cas, no serà responsable dels danys i perjudicis causats al client afectat per la impossibilitat d'utilitzar la instal·lació quan aquesta impossibilitat derivi de l'ús inadequat realitzat per altres clients. En aquests casos, el client afectat tindrà dret a repercutir a l'empresa que ocupava indegudament la instal·lació de servei l'import dels danys i els perjudicis que li haja pogut causar.

c. El GIS aplicarà 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 podrà ser utilitzada per diversos clients, encara que la instal·lació estigui adjudicada, amb capacitat reservada, inicialment a un client (adjudicatari principal), per a un període de temps i sempre que aquesta no estigui saturada.

El GIS podrà sol·licitar a l'adjudicatari principal la utilització d'aquesta instal·lació de servei per altres clients (adjudicataris secundaris), si la capacitat excedent és compatible amb les operacions programades pels adjudicataris secundaris.

L'adjudicatari principal podrà autoritzar l'ús d'aquesta capacitat excedent a favor dels secundaris, cas en què tindrà dret a les bonificacions previstes per la LSF.

En els casos en què l'adjudicatari principal i el GIS acordin l'ús de la capacitat excedent pels secundaris, l'adjudicatari principal tindrà l'obligació de deixar-la disponible als horaris acordats.

En cas que l'adjudicatari principal no accedís a compartir la capacitat excedent, el GIS verificarà l'aprofitament de la capacitat adjudicada i podrà modificar-la si resulta compatible.

CRITERIS DE MESURAMENT D'APROFITAMENT DE LA CAPACITAT ADJUDICADA

El GIS mesurarà l'aprofitament de la capacitat adjudicada als seus clients a les instal·lacions de servei en funció de l'ocupació efectiva de les mateixes (ús) i de la capacitat que tinguen 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'adjudicat.

En cas que el GIS prevegi que una determinada instal·lació de servei pot ser utilitzada per diversos clients, podrà sol·licitar una declaració responsable del nivell d'activitat que hi durà a terme, a fi de comparar les previsions realitzades pel client que van servir de base per a la seva sol·licitud de capacitat i l'ús efectiu que en fa.

Davant el risc que algunes empreses pretenguessin acaparar capacitat a llarg termini, en particular a les instal·lacions més congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries es reserva la facultat d'introduir, amb caràcter immediat, llindars d'ús més estrictes que justificarien la revocació d'aquesta capacitat o, si escau, la compartició obligatòria de la instal·lació amb adjudicataris secundaris.

RECLAMACIONS

El client té dret a interposar una reclamació davant el titular d'una instal·lació de servei en cas de discrepància sobre les seves actuacions.

Aquestes reclamacions s'han de presentar en el termini d'un mes des que es produeixi el fet o la decisió corresponent que va motivar la discrepància.

El titular de la instal·lació es compromet a donar resposta per escrit a les reclamacions plantejades pels seus clients en matèria d'assignació/retirada/modificació de capacitats en el termini màxim de 30 dies.

El titular de la instal·lació es compromet a donar resposta per escrit a les reclamacions patrimonials plantejades pels seus clients per danys i perjudicis derivats de les seves actuacions en el termini legalment establert a aquest efecte.

En els supòsits previstos a la Llei del Sector Ferroviari, el client podrà acudir a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, d'acord amb el que estableix la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional de els Mercats i la Competència.

DRET D'INFORMACIÓ

Els clients poden consultar les Fitxes Descriptives de les instal·lacions de servei a l'aplicació PISERVI i al catàleg de l'Oferta de Capacitat de les instal·lacions de servei, disponibles al web de l'administrador d'infraestructura ferroviària com a annexos a aquesta Declaració sobre la Xarxa.

INVERSIONS A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

L'administrador d'infraestructures ferroviàries serà el responsable del manteniment i la reposició de les instal·lacions de servei incloses al Catàleg d'Instal·lacions.

No obstant això, els clients podran realitzar les inversions en equipament 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 d'infraestructures ferroviàries. Per això, el client haurà de presentar la corresponent sol·licitud a aquest últim, informant detalladament de les actuacions en equipament que es pretenguen dur a terme en aquesta instal·lació.

L'administrador d'infraestructures analitzarà la viabilitat tècnica i econòmica de la proposta i la podrà denegar de manera motivada.

En cas que l'administrador d'infraestructures ferroviàries considerés viable tècnicament i econòmicament la proposta del client interessat, es procedirà a l'establiment de les autoritzacions preceptives i, si s'escau, a regularitzar contractualment la inversió esmentada. el finançament del qual es realitzarà, en qualsevol cas, per compte del client interessat.

7.3.2. ESTACIONS DE VIATGERS

7.3.2.1. INFORMACIÓ GENERAL

Són instal·lacions de servici especialitzades per al transport de viatgers. S'identifiquen com a estacions de viatgers les estacions gestionades per l'administrador d'infraestructures ferroviàries 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 EE.FF.

Les estacions de viatgers estan constituïdes per:

- Els edificis i instal·lacions destinats per donar servei als viatgers.
- Els edificis i instal·lacions utilitzats per a serveis propis relacionats amb les operacions de l'estació o per a serveis de/a les EE.FF. vinculats amb el transport ferroviari i amb operacions a l'estació.
- Les andanes.
- Les vies d'estacionament de trens, amb andana per a pujada i baixada de viatgers i sense andana per a 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 utilitzats específicament per a serveis interns de l'administrador d'infraestructura ferroviària o no relacionats directament amb les operacions de l'estació.
- Els locals, les oficines i les activitats de comercialització d'espais per a tercers, no EE.FF., a l'edifici de viatgers de l'estació o en altres edificacions independents.
- Les activitats de lloguer de terrenys.

Les estacions de viatgers es classificaran en 6 categories atenent les seves característiques tècniques, la prestació de serveis que suporten i la seva intensitat. La relació de les estacions de viatgers titularitat de l'administrador d'infraestructures i la seva categoria es troben a la TAULA Classificació d'Estacions d'aquest capítol.

Les instal·lacions de servei (vies), de les Estacions de Viatgers que es posen a disposició de les EE.FF. es troben recollides al catàleg de l'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei, disponible al web de l'administrador d'infraestructures, com a annex d'aquesta DR ia l'aplicació SYACIS.

7.3.2.2. SERVEIS

SERVEIS BÀSICS

OFERTA DE SERVEIS

Les EE.FF. una vegada han obtingut l'adjudicació de capacitat d'infraestructura, poden necessitar prestar determinats serveis a les estacions de viatgers per a la realització de les seves operacions comercials vinculades amb el transport ferroviari.

En aquests casos, les empreses ferroviàries han de fer la sol·licitud d'accés a les instal·lacions en què calgui la prestació d'un servei bàsic conforme es determina en el procediment establert a aquest efecte, ja que es pot requerir la utilització d'espais (locals, naus, andanes , ...) a l'estació.

El mobiliari a l'interior dels locals és competència de les EE.FF., no hi ha restriccions, excepte les que derivin de la legislació en matèria de seguretat, de protecció contra incendis, ambiental, d'accessibilitat o altres normes legals 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 per a la seva utilització pels viatgers
SB-7	Local per al Servei de Venda de Bitllets i Informació atès
SB-8	Espai per a màquines de Venda de Bitllets i Informació
SB-9	Local per al personal de serveis a bord
SB-10	Servei ADIF sobre Assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda

DESCRIPCIÓ D'OFERTA DE SERVEIS

La descripció, els requisits, les condicions de prestació, etc. de cada servei es recull de forma individualitzada en les corresponents fitxes descriptives.

SB-1	SERVEI D'ESTACIONAMENT DE TRENS EN VIES AMB ANDÉN 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	Por el administrador de infraestructuras. Servicio prestado por el Gestor de Capacidad (GC) para el estacionamiento de trenes para servicios comerciales, conforme se indica en la Declaración sobre la Red. Servicio prestado por el Gestor de Instalaciones de Servicio (GIS) para el estacionamiento de trenes para otras operaciones distintas del servicio comercial y vías de apartado, conforme la Declaración sobre la Red.
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 al moment de l'assignació del solc. També pot incloure, a petició de l'E.F., 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 de bord, etc. i vies d'apartat quan hi haja a les estacions instal·lacions de servei que permetin la seva prestació. Queden expressament excloses les operacions de manteniment de trens.
SOL·LICITUDES	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'E.F té l'obligació de sol·licitar capacitat a SYACIS, quan així ho requereixi, per a la utilització de les vies amb andana per a altres operacions diferents als serveis comercials i vies dapartat conforme a la Declaració sobre la Xarxa.
CRITERIS DE PRIORITAT	Conformement al que estableix la Declaració sobre la Xarxa.
CONDICIONS EONÒMIQUES	Servici subjecte a cànon. Modalitats B2 i B3, i recollit en la Declaració sobre la Xarxa. (Vegeu l'apartat del cànon per utilització de les instal·lacions de servici).

SB-5	ACCÉS ALS EDIFICIS I CAMINES A LES ESTACIONS DE VIATGERS PER A LA SEVA UTILITZACIÓ PELS VIATGERS
DESCRIPCIÓ	Accés als edificis i andanes a les Estacions de Transport de Viatgers per a la seva utilització pels viatgers.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Por el administrador de infraestructuras. Servicio prestado por el Gestor de Capacidad al estar vinculado el acceso a la adjudicación.
CONDICIONS DE SERVEI	Comprèn la utilització per part dels viatgers de les instal·lacions comunes de les estacions, i els serveis disponibles en aquestes entenent com a tals els vestíbuls, 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 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 d'infraestructures ferroviàries n'efectua la prestació tenint en compte la categoria de l'estació.
SOL·LICITUDS	Conformement al que estableix la Declaració sobre la Xarxa.
CRITERIS DE PRIORITAT	Conformement al que estableix la Declaració sobre la Xarxa.
CONDICIONS ECONÒMIQUES	Servei subjecte a cànon. Modalitat A, i recollit a la Declaració sobre la Xarxa (Vegeu apartat Cànon per la utilització de les instal·lacions de servei).



SB-7	LOCAL PER AL SERVEI DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ ATÈS
DESCRIPCIÓ	Arrendament de locals perquè les EE.FF. puguen prestar el Servei de venda de bitllets i informació atès.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. realitzaran aquest servei en Autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures. Al local arrendat per les EE.FF. realitzaran funcions de venda de bitllets de serveis de transports de viatgers, així com informació i atenció al client, vinculada amb aquesta activitat, admetent-se la venda d'altres productes propis del transport ferroviari, sempre que es realitzin associats amb l'adquisició de bitllets de serveis de transport de viatgers.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures facilitarà a les diferents EE.FF. locals situats fora de les sales d'embarcament perquè prestin el servei de venda de entrades i informació. Els locals destinats a venda de bitllets i informació estaran identificats al plànol de Serveis Comercials a EE.FF. que es posarà a disposició de les mateixes quan ho sol·licitin. El local de venda de bitllets i informació pot situar-se en un espai tancat independitzat del vestíbul, com a opció preferent, disposant de superfície pròpia per a l'espera dels clients, o bé tractar-se d'un local obert al vestíbul quan no siga possible aquesta alternativa. El local disposarà de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de la E.F. Dins del local l'E.F podrà instal·lar tot el mobiliari i equipament que consideri necessaris per realitzar la prestació de serveis de venda i informacióals clients. En cas de ser necessària la realització d'obres d'adequació a l'interior del local, es requerirà l'aprovació del projecte visat de forma expressa peladministrador d'infraestructures ferroviàries. No s'autoritza la instal·lació de publicitat fora del local o a la façana que es puga veure des de l'exterior del local, llevat de la marca i del logotip de l'empresa. Es podrà col·locar alguna imatge identificativa de l'empresa en un vinil, que siga preferiblement a l'àcid. En cas d'instal·lar alguna pantalla perquè es veja des de l'exterior, s'haurà de col·locar a una distància mínima de 10 cm del vidre i només podrà emetre imatges corporatives. En cas de posar informació de preus, seran únicament de la mateixa E. F. En cap cas s'autoritza a posar informació que puga fer referència a preus o d'un altre tipus d'una altra E. F. La retolació del local, així com les imatges en vinils que es vegen des de l'exterior, hauran de comptar amb l'aprovació d'Adif-Alta Velocitat
SOL·LICITUDES	Anuals i plurianuals, conforme el que estableix el procediment. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el plaç de vigència serà, 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 i/o serveis, ja disposés d'algun consolidat per estar prestant servei prèviament, aquests elements es tindran en compte a les noves assignacions, en el percentatge que representin. Un cop assignat el servei, els contractes establerts a aquest efecte amb les EE.FF., es consideraran criteris de prioritat de cara a noves sol·licituds d'altres EE.FF. Tindrà preferència a l'elecció del local l'Empresa Ferroviària que més trens amb parada tingui a l'estació i així successivament.
CONDICIONS ECONÓMIQUES	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 seran a compte de l'E.F. Seran per compte i càrrec de l'arrendatari la totalitat dels tributs que graven o puguen gravar l'activitat a desenvolupar al local arrendat, en especial es farà 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 de millora de les estacions esmentades. En aquest cas, l'administrador d'infraestructures ha de facilitar, si cal, locals alternatius per a la prestació del servici.

SB-8	ESPAI PER A MÀQUINES VENDA D'ENTRADES I INFORMACIÓ
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espais per a utilització de les EE.FF. per a la instal·lació i explotació de màquines d'autoservei de venda de bitllets i informació
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. realitzaran aquest servei en autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures. Als espais arrendats, les EE.FF instal·laran màquines per a les funcions de venda de bitllets de serveis de transports de viatgers, així com informació i atenció al client, vinculada amb aquesta activitat, com poden ser màquines cancel·ladores, de torn, etc. Els serveis d'ajuda a clients correspondran a les EE.FF
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a les diferents EE.FF. els espais destinats a col·locació de màquines. S'assigna una superfície estàndard de 0,75 m2 per màquina. En el cas de màquines a l'exterior, es podrà col·locar una envolupant protectora que haurà de comptar amb l'aprovació d'administrador de infraestructures. En cas d'equips "el seu torn", inclou la unitat i un monitor. Els espais disposaran de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de la E.F. Les màquines es localitzaran en un espai del vestíbul amb bona visibilitat, instal·lant-se de forma agrupada per traslladar imatge d'unitat de gestió i facilitar-ne l'atenció en cas d'incidències. Cal l'autorització dels projectes de manera expressa per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
SOL·LICITUDS	Anuals i plurianuals d'acord amb el que estableix el procediment. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim 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 i/o serveis, ja disposés d'algun consolidat per estar prestant servei prèviament, aquests elements es tindran 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 a l'estàndard es facturaran com a 2 unitats. El consum elèctric està inclòs al preu. No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivades de l'ús de la màquina, que seran a compte de la E.F

SB-9	LOCAL PER AL PERSONAL DE SERVEIS A BORD
DESCRIPCIÓ	Arrendament de locals per al personal de servicis a bord de les EE. FF. de viatgers i mercaderies. Es considera personal de servicis a bord: maquinistes, interventors i tripulacions
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE. FF realitzaran aquest servei en autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures ha de facilitar a les diferents EE.FF. locals situats perquè puguen atendre el seu personal de bord a l'abast que aquestes defineixin. Així mateix, en algunes estacions, quan no es disposi de locals, l'administrador d'infraestructures podrà facilitar espais perquè les empreses ferroviàries instal·lin un mòdul on prestar el servei. Aquests mòduls han de tindre l'aprovació de l'administrador d'infraestructures. Els locals destinats a l'atenció al personal de serveis a bord estaran identificats al plànol de Serveis Comercials a EE.FF. que es posarà a disposició de les mateixes quan ho sol·licitin. El local disposarà de preses elèctriques per a la instal·lació d'equips propis de la E.F. Dins del local l'E.F podrà instal·lar tot el mobiliari i equipament que consideri necessaris per a l'atenció del 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 mateix, per visualitzar-los des del exterior del local, llevat de la identificació corporativa de l'empresa. En cas de ser necessària la realització d'obres d'adequació a l'interior del local, caldrà aprovar el projecte visat de forma expressa per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
SOL·LICITUDES	Anuals i plurianuals d'acord amb el que estableix el procediment. 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 EE. FF que ho sol·licitin i tinguen 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 i/o serveis, ja disposés d'algun consolidat per estar prestant servei prèviament, aquests elements es tindran en compte a les noves assignacions, en el percentatge que representin.
CONDICIONS ECONÓMIQUES	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 seran a compte de l'E.F. Seran per compte i càrrec de l'arrendatari la totalitat dels tributs que graven o puguen gravar l'activitat a desenvolupar al local arrendat, en especial es farà càrrec de l'impost de béns immobles que corresponga.
CANVIS PREVISTOS	En alguna estació, els locals adjudicats es poden veure afectats per les obres d'ampliació i de millora de les estacions esmentades. En aquest cas, l'administrador d'infraestructures ha de facilitar, si cal, locals alternatius per a la prestació del servici.

SB-10	SERVEI ADIF SOBRE D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/O MOBILITAT REDUÏDA A LES ESTACIONS		
DESCRIPCIÓ	Posada a disposició de les Empreses Ferroviàries d'un servei per facilitar l'accessibilitat de les persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda a les estacions, assistint-los en el trànsit per aquestes, utilitzant, per a això, mitjans mecànics o mitjançant l'acompanyament personal tant a estacions amb servei permanent com a puntual. A les estacions amb servei puntual, inclou la pujada o baixada del viatger del tren i, si cal, l'acomodament a la plaça amb l'ancoratge i el dessancatge de cadira de rodes al lloc establert a aquest efecte. L'abast del servei es realitza en base a 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 es definirà un punt de trobada per a recepció i acollida dels clients. L'administrador d'infraestructures definirà els mitjans pels quals ha de rebre la informació de les empreses ferroviàries per conèixer en tot moment a quines estacions, per a quins trens i quina necessitat d'assistència s'ha de prestar. El servei d'assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda inclourà les modalitats següents: • **Servei permanent:** Es presta a estacions que disposen d'Assistent de Mobilitat de manera presencial de manera continuada al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Es donarà cobertura a les sol·licituds d'assistència amb una antelació de fins a 30 minuts previs a la sortida del tren. 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, a conseqüència de les obres que està duent a terme Adif-Alta Velocitat, tal com s'ha informat les EE. FF. afectades, s'ha experimentat un increment en els itineraris i els encaminaments que s'han de fer des del centre ADIF ACERCA fins als trens, cosa que suposa més temps d'execució de les assistències. Conseqüentment, en aquesta estació, únicament es podrà donar cobertura a les sol·licituds d'assistència fetes amb una antelació de 45 minuts previs a l'eixida 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 baixada del viatger al tren i, si cal, l'acomodament a la plaça amb l'ancoratge i el desancotarge de cadira de rodes al lloc establert per a aquest efecte. A l'annex 2, inclòs a l'apartat 7.3.15, es detallen les estacions on es presta aquest servei. Els serveis es prestaran tant a l'estació origen del viatge com a la d'arribada.		
SOL·LICITUDES	Amb la major 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 siga possible, el principi bàsic del servei serà que un viatger amb discapacitat i/o mobilitat reduïda mai podrà deixar de ser atès si ho demana.		
CONDICIONS ECONÓMIQUES	Unitat de facturació:	Servei Permanent: €/viajero equivalente Servei Puntual: €/Assistència	Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4
CANVIS PREVISTOS	L'evolució dels trànsits per les EE.FF. pot afectar la demanda prevista en termes de volum de viatgers pujats i baixats. Aquesta circumstància pot requerir la 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 a adoptar hi ha les següents: • Una adequació dels recursos posats a disposició en funció de la demanda prevista. • Una ampliació del termini per a la prestació del servei a estacions permanents. • El canvi de la modalitat de prestació del servei, i es poden determinar, en funció de la demanda, que estacions amb servei d'assistència permanent passin a oferir una assistència puntual o viceversa.		

SERVEIS AUXILIARS

OFERTA DE SERVEIS

Les EE.FF. una vegada han obtingut l'adjudicació de capacitat d'infraestructura, poden necessitar prestar determinats serveis a les estacions de viatgers per a la realització de les seves operacions comercials vinculades amb el transport ferroviari.

Les empreses ferroviàries que vulguen dur a terme un servei que puga ser considerat auxiliar, s'han d'adreçar a la seu electrònica de l'administrador d'infraestructures a fi que es puga analitzar els espais disponibles i la compatibilitat amb el funcionament del conjunt de l'estació.

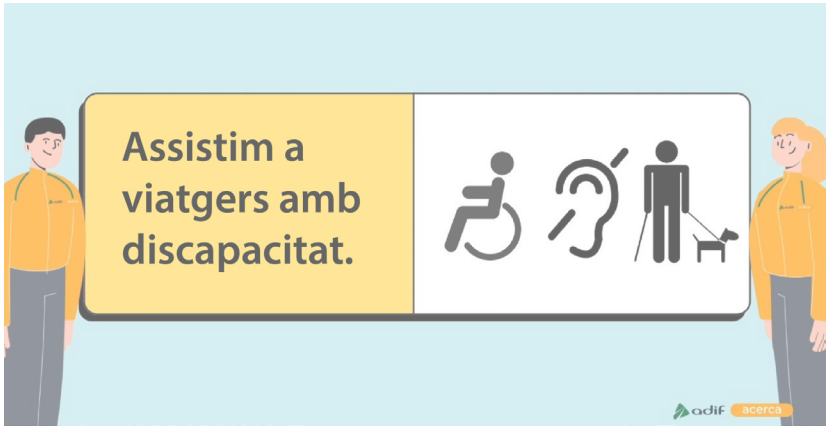
En els casos en què l'administrador d'infraestructures haja accedit al fet que l'empresa ferroviària puga dur a terme el servei demandat com a auxiliar, aquestes hauran de realitzar la pertinent sol·licitud de capacitat, conforme es determina en el procediment establert a aquest efecte, en poder-se requerir la utilització d'espais (locals, naus, andanes, ...) a l'estació.

L'administrador d'infraestructures assignarà la capacitat d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris.

L'administrador d'infraestructures no tindrà obligació de prestar els serveis auxiliars demandats, però si ofereix la realització a alguna empresa ferroviària, haurà de prestar-los de manera no discriminatòria a qualsevol empresa ferroviària que els sol·licite.

Oferta:

SERVEIS AUXILIARS	ESTACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS
SX-4	Espais per oferir atenció al client 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	Taquilles en Vestuari 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 i/o mobilitat reduïda per a la pujada i baixada de trens



ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

DESCRIPCIÓ D'OFERTA DE SERVEIS

La descripció, els requisits, les condicions de prestació, etc. de cada servei es recull de forma individualitzada en les corresponents fitxes descriptives.

SX-4	ESPAIS PER FER ATENCIÓ AL CLIENT I INFORMACIÓ OPORTUNA
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espais perquè la EE. FF. puga prestar exclusivament servei d'informació i atenció puntual als clients
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. realitzaran aquest servei en Autoprestació a l'espai arrendat per l'administrador d'infraestructures
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures podrà facilitar les diferents EE. FF. els espais destinats a col·locació de taulells, banderoles, etc. Els espais podran disposar, a petició del client, de preses elèctriques per instal·lar equips propis de l'E.F. Es requereix l'autorització, de manera expressa, de l'administrador d'infraestructures, del tipus de taulell/banderola a instal·lar. No es podran instal·lar taulells/banderoles que ocupin un espai de més de 4 m2. El muntatge, desmuntatge i emmagatzematge, si es requereix, així com la neteja i el manteniment s'han de fer per l'E.F.
SOL·LICITUDES	Anuals, mensuals, diàries i per hores, d'acord amb allò establert en el procediment
CRITERIS DE PRIORITAT	No escau
CONDICIONS ECONÓMIQUES	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 està inclòs al preu. No s'inclou l'emmagatzematge dels taulells/banderoles en cas que el client ho requereixi. No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats.

SX-5	ESPAI A CAMINES PER EMMAGATZEMATGE D'EQUIPAMENTS MÒBILS
DESCRIPCIÓ	Arrendament d'espais amb poca visibilitat a les andanes on les EE.FF. podran emmagatzemar equipaments mòbils per a la realització de activitats complementàries al servei de transport de viatgers.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les empreses ferroviàries gestionaran a Autoprestació els espais arrendats per l'administrador d'infraestructures.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures podrà facilitar les diferents EE.FF. els espais a les andanes destinades a l'emmagatzematge d'equipaments mòbils (ex.: maquinària de neteja o altres elements mòbils, ...) En cas que les EE. FF. instal·len algun mòdul, o tanquin l'espai destinat a aquest servei, el projecte haurà de ser aprovat pel administrador d'infraestructures. En alguns casos, excepcionalment, es podrà disposar d'un espai dins de la sala d'embarcament amb la finalitat exclusiva de guardar els elements propis de l'empresa ferroviària per a dur a terme el registre o per a mesurar les maletes. En aquest cas, en aquest espai, l'empresa ferroviària ha d'instal·lar un armari per a guardar tots aquests elements fora de la vista dels viatgers quan no s'estiguen utilitzant. En aquest cas, les dimensions de l'armari no poden superar els 2 m2. El disseny haurà d'estar aprovat per ADIF-Alta Velocitat. En els casos en què no siga possible disposar d'aquest espai en la sala d'embarcament, els elements de registre i dels mesuradors de maletes s'han de guardar a qualsevol dels altres espais de què dispose l'empresa ferroviària: Les EE.FF. hauran de complir les normes de seguretat i dels procediments d'execució i seguiment d'activitats establerts per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
SOL·LICITUDES	Anuals i plurianuals d'acord amb el que estableix el procediment. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim l'Acord Marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els contemplats en el procediment.
CONDICIONS ECONÓMIQUES	La unitat de facturació és €/m2-mes. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. En cas de precisar preses elèctriques, la instal·lació de les escomeses que fossin necessàries serà a compte de l'EE.FF. No s'hi inclou el consum elèctric No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats.

SX-6	CONTROL COMERCIAL PREVI D'ACCÉS A TRENS
DESCRIPCIÓ	Realització d'operacions de control comercial d'accés a trens per part de EE.FF.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. podran utilitzar, on n'hi haja, els elements facilitats per l'administrador d'infraestructures per a la realització d'aquest servei en autoprestació.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures podrà facilitar les diferents EE.FF. un taulell perquè puguen fer el control preventiu de les condicions de contractació de transport del client prèviament a l'accés i embarcament a trens. Aquests taulells poden ser fixos o mòbils. Així mateix, les EE. FF podran utilitzar elements de suport de la seva propietat per a la millor realització de les operacions (banderoles, orientadors de fluxos, etc.). En cap cas aquests elements de suport no incorporaran publicitat sobre els productes o serveis oferts per les EE.FF. Les EE.FF. disposaran d'un màxim de 30 minuts per fer aquest control previ a la sortida del tren.
SOL·LICITUDES	Anuals, per estació i rang de numeració de trens.
CRITERIS DE PRIORITAT	No escau.
CONDICIONS ECONÓMIQUES	La unitat de facturació és €/tren. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.



SX-7	PUNT D'ATENCIÓ D'ÚLTIMA HORA
DESCRIPCIÓ	Arrendament despai perquè les EE.FF. puguen prestar serveis auxiliars d'informació de viatgers, atenció al client, atenció de darrera hora, etc.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. gestionaran aquest servei en Autoprestació als espais arrendats per l'administrador d'infraestructures
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures podrà facilitar les diferents EE.FF. taulells, a les zones d'embarcament, perquè puguen prestar aquest servei. Aquests elements poden ser fixos o mòbils. Els espais disposaran de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de la E.F. Hi haurà dues possibilitats de punt d'atenció d'última hora: • Espai de fins a 2 m2 (per a la instal·lació de taulell) a zones d'embarcament o properes. En aquest cas podran ser fixos o mòbils, • Espai de fins a 15 m2 fora de zones d'embarcament per instal·lar un taulell o espai d'atenció al client.
SOL·LICITUDES	El tipus de sol·licitud podrà ser anual i pluriennal. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim l'Acord Marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els contemplats en el procediment En cas que alguna E.F., a l'hora de fer la sol·licitud de nous espais, locals i/o serveis, ja disposés d'algun consolidat per estar prestant servei prèviament, aquests elements es tindran en compte a les noves assignacions en el percentatge que representin.
CONDICIONS ECONÓMIQUES	Les unitats de facturació són: • €/mostrador-mes, per a espais de fins a 2 m2 a zones d'embarcament. • €/m2-mes, per a espais fins a 15 m2 fora de les zones d'embarcament. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. Als taulells de fins a 2 m2 mòbils, s'inclou el consum elèctric. Els taulells de 2 m2 i 15 m2 fixos no inclouen el consum elèctric. No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats. No s'hi inclou el consum de dades.

SX-8	TAQUILLA EN VESTUARI D'ÚS COMPARTIT
DESCRIPCIÓ	Utilització de mòduls de taquilles al vestuari no atès i d'ús compartit, per a personal operatiu de les EE.FF.
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per l'administrador d'infraestructures mitjançant l'arrendament de taquilles.
CONDICIONS DE SERVEI	L'administrador d'infraestructures podrà facilitar les diferents EE.FF. taquilles individuals a vestidors compartits. Els espais estaran a locals tancats, totalment acabats, podent disposar de sistema de control d'accés. Les taquilles estaran numerades per a la seva identificació i disposaran de pany, facilitant clau d'accés o lliurant dues claus per taquilla. El vestuari disposarà de bancs, penjadors i preses elèctriques, aigua calenta i freda. L'administrador d'infraestructures ferroviàries l'ha de fer el manteniment i la neteja dels espais de vestuari d'ús compartit. L'administrador d'infraestructures no es responsabilitzarà del contingut de les taquilles.
SOL·LICITUDES	Anuals i plurianuals d'acord amb el que estableix el procediment. En qualsevol cas, a les sol·licituds de llarga durada, el termini de vigència serà, com a màxim l'Acord Marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els contemplats en el procediment.
CONDICIONS ECONÓMIQUES	La unitat de facturació és €/taquilla-mes Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4. El consum elèctric està inclòs al preu.

SX-9	GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS
DESCRIPCIÓ	Gestió d'objectes perduts pels clients, lliurats a les estacions de destinació final dels trens que es lliuraran al propietari o la persona autoritzada per aquest 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 del dipòsit per la E.F. fins al lliurament final al seu propietari o baixa i lliurament per abandó a l'Administració local corresponent. Per propiciar la recuperació dels objectes pels seus propietaris, les EE.FF. lliuraran a les estacions de final de recorregut dels trens els objectes localitzats com més aviat millor. Els objectes que continguen documentació de caràcter personal seran lliurats als cossos i les forces de seguretat de l'Estat. No s'admetrà la recepció de productes peribles.
SOL·LICITUDES	Anuals.
CRITERIS DE PRIORITAT	No escau
CONDICIONS ECONÓMIQUES	La unitat de facturació és: €/mes per categoria d'estació. Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4..

SX-10	LLOC DE SERVEI PREFERENT PER A CLIENTS
DESCRIPCIÓ	Arrendament de locals perquè les EE.FF. prestin el servei d'atenció preferent als seus clients
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Les EE.FF. prestaran aquest servei als seus clients a les següents estacions en règim d'Autoprestació: Alacant Terminal, Barcelona Sants, Camp de Tarragona, Còrdova, Girona, Lleida Pirineus, Madrid Chamartín Clara Campoamor, Madrid Porta Atocha Almudena Grans, Màlaga Maria Zambrano, Sevilla Santa Justa, València Joaquín Sorolla, Valladolid i Saragossa Delicias.
CONDICIONS DE SERVEI	Les EE.FF. podran fer un servei d'atenció preferent als clients en sales dedicades a aquest fi. Les sales destinades a aquesta atenció preferent estaran identificades al plànol de Serveis Comercials a EE.FF. que seran posats a disposició quan ho sol·licitin. Les sales disposaran de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis de l'E.F. Dins del local l'E.F podrà instal·lar tot el mobiliari i equipament que consideri necessari per realitzar la prestació de serveis. En cas de ser necessària la realització d'obres d'adequació a l'interior del local, cal l'aprovació del projecte visat de forma expressa per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
SOL·LICITUDES	Anuals i plurianuals, d'acord amb el que estableix el procediment. En qualsevol cas, les sol·licituds de llarga durada tenen un termini de vigència que serà com a màxim el de l'Acord Marc.
CRITERIS DE PRIORITAT	Els contemplats en el procediment.
CONDICIONS ECONÓMIQUES	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 seran a compte de la E.F. Seran per compte i càrrec de l'arrendatari la totalitat dels tributs que graven o puguen gravar l'activitat a desenvolupar al local arrendat, en especial es farà càrrec de l'impost de béns immobles que corresponga.
CANVIS PREVISTOS	En alguna estació, els locals adjudicats es poden veure afectats per les obres d'ampliació i de millora de les estacions esmentades. En aquest cas, l'administrador d'infraestructures ha de facilitar, si és possible, locals alternatius per a la prestació del servici.

SX-12	SERVEI ADIF SOBRE D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/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 de les persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda als trens, assistint-los a la pujada i baixada dels mateixos i en el seu acomodament a les places i, en cas que fos necessari, l'ancoratge i el dessancatge de cadires de rodes al lloc establert a aquest efecte, utilitzant, per a això, mitjans mecànics o mitjançant l'acompanyament personal.	
RÈGIM DE PRESTACIÓ	Per Adif, prèvia sol·licitud i formalització del corresponent contracte amb l'E.F.	
CONDICIONS DE SERVEI	A cadascuna de les estacions es definirà un punt de trobada per a recepció i acollida dels clients. L'administrador d'infraestructures definirà els mitjans pels quals ha de rebre la informació de les empreses ferroviàries per conèixer en tot moment a quines estacions, per a quins trens i quina necessitat d'assistència s'ha de prestar. El servei d'assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda, inclourà: • Servei permanent: Es presta a estacions que disposen d'Assistent de Mobilitat de manera presencial de manera continuada al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Es donarà cobertura a les sol·licituds d'assistència amb una antelació de fins a 30 minuts previs a la sortida del tren. 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 origen del viatge com a la d'arribada.	
SOL·LICITUDES	Amb la major antelació possible i, com a mínim, amb els temps indicats per a la modalitat de servei permanent	
CRITERIS DE PRIORITAT	Es garanteixen totes les assistències que compleixin amb els terminis establerts i, en la mesura que siga possible, el principi bàsic del servei serà que un viatger amb discapacitat i/o mobilitat reduïda mai no podrà deixar de ser atès si ho sol·licita.	
CONDICIONS ECONÓMIQUES	La unitat de facturació és: €/viatger equivalent	Preus especificats a l'apartat 7.3.2.4.

CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

De conformitat amb l'article 96.1 de la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, els administradors d'infraestructures ferroviàries percebran de les empreses ferroviàries que utilitzen les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com les estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i altres instal·lacions de servici, l'abonament de les taxes regulades en aquesta secció, que rebran el nom de cànons ferroviaris.

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció de l'article 100 (d'acord amb la Modificació de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari, per la Llei 26/2022, del 19 de desembre), s'estableix que les tarifes les determinen els Administradors d'Infraestructures Ferroviàries, aprovant un Reglament adoptat pel Consell d'Administració que haurà de ser publicat al Butlletí Oficial de l'Estat i incorporat a la Declaració sobre la Xarxa.

El Consell d'Administració d'ADIF-Alta Velocitat, 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 cànons ferroviaris, que ha estat publicat al BOE núm. 260 de 28 d'octubre de 2024, que entra en vigor l'1 de novembre de 2024 i s'ha incorporat a la present Declaració sobre la Xarxa.

Els cànons meritats des de la publicació del present reglament en el Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) fins a l'entrada en vigor es regeixen per la normativa vigent en el moment de la meritació.

Així mateix, el punt 7 de la Disposició Transitòria Primera del Reglament de determinació dels cànons ferroviaris, Subvenció per compensació de tarifa a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ADIF-Alta Velocitat, 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 Velocitat: "Conveni entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible (Administració General de l'Estat) i ADIF-Alta Velocitat, per a la sostenibilitat econòmica de les infraestructures ferroviàries que integren la seua xarxa, durant el període 2021-2025, de data 26 de juliol de 2021 (publicat en 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 cànons que aquestes entitats haurien d'haver percebut mitjançant l'aplicació de les quanties unitàries previstes en els títols II i III d'aquest reglament i les efectivament abonades pels obligats al pagament a conseqüència de les liquidacions emeses amb les quanties unitàries establides en aquesta disposició transitòria".

La quantia dels cànons exigits per la utilització d'instal·lacions de servici de titularitat dels administradors generals d'infraestructures ferroviàries no superarà el cost de la prestació més un benefici raonable, de conformitat amb l'article 96.5 de la LSF.



Constitueix el pressupost de fet dels cànons que preveu l'article 98 la utilització de les instal·lacions de servei la gestió de les quals està reservada en exclusiva als administradors generals d'infraestructures, en les modalitats següents:

a) Cànon per la utilització de les estacions de transport de viatgers (Modalitat A).

b) Cànon per utilització d'altres instal·lacions de servei dels administradors generals d'infraestructura (modalitat B). Aquesta modalitat inclou la utilització de vies dapartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentat i neteja, i de subministrament de combustible. També estaran incloses en aquesta modalitat la utilització de vies en estacions de viatgers com a vies dapartat i per a la realització de determinades operacions.

Es distingeixen les següents modalitats del cànon:

- **Modalitat B1** - Utilització de vies dapartat, formació de trens i maniobra, manteniment, rentat, neteja i subministrament de combustible.
- **Modalitat B2** - Vies d'estacions de viatgers utilitzades com a vies d'apartat.
- **Modalitat B3** – Vies utilitzades per a la realització de determinades operacions, distingint-se, alhora, 2 tipologies:

  1r tipus A: Neteja del tren interior i/o exterior mínim (Frontals i vidres de portes i finestres).

  2n tipus B: Operacions de càrrega i descàrrega de serveis a bord, utilització de preses d'aigua, utilització d'instal·lacions de combustible, utilització de preses elèctriques, utilització dinstal·lacions de buidatge WC i equips utilitzats.

c) Cànon per utilització de 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 no inclouen el servei de subministrament d'energia elèctrica, d'aigua, de gasoil, de telèfon ni cap altre subministrament o servei, per compte de l'obligat les despeses per consums o subministraments que faciliti o presti l'administrador d'infraestructures ferroviàries

Per a la utilització de les instal·lacions de servei en les modalitats B i C serà necessària l'obtenció de capacitat a la instal·lació, que serà sol·licitada per l'obligat a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, excepte en el cas de la utilització de vies en estacions de viatgers com vies dapartat. L'administrador d'infraestructures podrà 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 serà publicat a la declaració sobre la xarxa. En cap cas no es pot cedir a terceres parts la capacitat adjudicada.

Per utilitzar les vies en estacions de viatgers com a vies d'apartat, els administradors d'infraestructures faran servir els gràfics d'ocupació de via en estacions. En les modalitats B i C, sempre que no estigui saturada, la instal·lació podrà ser utilitzada per diversos adjudicataris per a un mateix període de temps, encara que la aquesta estigui assignada inicialment a un adjudicatari principal.

Els criteris d'aplicació seran determinats pels administradors d'infraestructures.

Tindran la consideració d'obligats al pagament d'aquest cànon les empreses ferroviàries que utilitzen les instal·lacions de servei corresponents a cada modalitat. En la modalitat B i C, també tenen aquesta consideració altres candidats com els titulars de material rodant ferroviari, els agents de transport, els carregadors, els operadors de transport combinat, així com altres prestadors de servei.

El període impositiu coincideix amb el mes natural.

La meritació es produeix el darrer dia del període impositiu.

Aquestes modalitats s'han d'imputar al període impositiu en què s'utilitzen les instal·lacions de servei o s'han pogut utilitzar aquestes.

Les notificacions de les liquidacions dels cànons ferroviaris es faran preferentment per mitjans electrònics i, en tot cas, quan l'interessat resulte obligat a rebre-les per aquesta via.

El pagament s'efectuarà 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 vindrà indicada a la liquidació. Es considera efectuat el pagament en la data en què haja tingut entrada l'import corresponent al compte indicat en els termes de l'article 37 del Reglament General de Recaptació.

El període executiu de recaptació comença l'endemà del venciment del termini indicat anteriorment. 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 determinar la quantia dels cànons que regula l'article 98, s'apliquen 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:

Cl = P + FI

En què:

Cl: 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 d'apartadors, vies de formació de trens i de maniobra, de manteniment, de rentada i neteja i de subministrament de combustible, es repercutiran els costos directament associats al manteniment i la reposició de les instal·lacions utilitzades. La quantia dependrà del tipus de les característiques de la via utilitzada , del seu equipament i del temps d'utilització, que podrà quedar establit per anys, mesos, dies o hores autoritzades d'utilització. Per a una repercussió de costos que permeta una gestió eficient d'aquestes instal·lacions, la metodologia de càlcul inclourà un coeficient de rendiment que permeta aplicar descomptes o recàrrecs en funció d'aquest temps d'utilització.

Així mateix, els administradors d'infraestructures podran aprovar, publicant-ho en la declaració sobre la xarxa, l'aplicació d'una bonificació per concurrència, quan la instal·lació siga 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 es consideren adequades per a aquesta finalitat.

Aquesta modalitat també podrà incloure, en els termes establits pels administradors generals d'infraestructures i publicats a la Declaració sobre la Xarxa, una addició que penalitze aquells casos en què, havent-se adjudicat capacitat per a una determinada instal·lació i període, es cancel·le amb anterioritat a la finalització del període adjudicat.

El catàleg de vies disponibles, es publicaran en la Declaració sobre la Xarxa les característiques i l'equipament.

En el supòsit en què les vies de viatgers s'utilitzen com a apartadors, per al càlcul del cànon es considerarà 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 serà aplicable.

Als efectes de còmput del temps d'estacionament a les andanes, no es consideraran les parades intermèdies d'un trajecte comercial, ni aquelles en què l'administrador d'infraestructures ferroviàries decidisca 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 d'infraestructures ferroviàries utilitzarà els gràfics

d'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 apartadors, corresponen als costos directament associats al manteniment i la conservació de les instal·lacions utilitzades.

Els costos que es poden repercutir en aquesta modalitat del cànon d'utilització d'instal·lacions de servici 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 d'apartadors, de formació de trens i maniobres, de manteniment, de rentada i neteja i de subministrament de combustible. També s'inclourà en aquesta modalitat la utilització de vies en estacions de viatgers com a apartadors i com a vies per a dur a terme determinades operacions.

Es distingeixen les següents modalitats del cànon: :

A) **Modalitat B1** – Utilització de vies d'apartador, formació de trens i maniobra, manteniment, rentat, neteja i subministrament de combustible.

B) **Modalitat B2** - Vies d'estacions de viatgers utilitzades com a vies d'apartador.

C) **Modalitat B3** – Vies utilitzades per a la realització de determinades operacions, i es distingeixen, alhora, 2 tipologies:

1r tipus A: Neteja del tren interior o exterior mínim (frontals i vidres de portes i finestres).

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:

Cànon B1 = (equip C base C) × T × K (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 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 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:

Canon B1 = (Cbase equipament) × T × 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

APARTADORS	DESCOMPTE - PERCENTATGE
CATEGORIA I	0
CATEGORIA II	50

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.

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 integra serà la que resulti d'aplicar a cada tren la tarifa unitària pel temps d'estacionament en funció del període horari i la categoria de l'estació.

Es distingeixen dos períodes horaris en funció de la saturació a les estacions, el període de saturació ordinària comprès entre les 5:00 hores i les 23:59 hores i el període horari de menor saturació comprès entre les 0:00 hores i les 4: 59 hores per al qual s'estableix una tarifa reduïda.

Aquesta modalitat s'aplicarà en els casos de circulació de trens especials amb parada a estacions fora del seu horari d'obertura i tancament que generin la necessitat d'una obertura extraordinària.

S'estableixen les quanties següents: Amb caràcter general s'estableix un període de quinze minuts durant el qual el cànon no és aplicable.

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 mostres 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.

Als efectes de còmput del temps d'estacionament a les andanes no es consideraran les parades intermèdies d'un trajecte comercial, ni aquells en què l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias decideixi la permanència del tren a la via d'estacionament.

Per a la liquidació del cànon en aquest supòsit d'utilització de vies com a vies dapartat sutilitzaran 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:

$$Canonc = (Cbase + Cequipamiento) \times T \times K$$

Donde:

$$Cbase = (Longitud\ de\ la\ vía \times Cvía) + (Longitud\ de\ catenaria \times Ccatenaria) + (n.º\ desvíos \times Cdesvío) + (Longitud\ de\ playa \times Cpavimento)$$

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'INFRAESTRUCTURA (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 siguen responsables, que haurà d'incloure la informació que s'esmenta 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'ample i eixos, etc., mitjançant cerques selectives a partir de criteris com: ubicació geogràfica, tipus de instal·lació, tipus de servei, etc., cosa que facilita la planificació dels serveis ferroviaris per part de les empreses ferroviàries i altres operadors logístics.

A més, compta amb un mapa interactiu de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) amb capacitat de combinar diferents criteris de cerca. En aquest cas les instal·lacions resultat de les cerques es representaran sobre el visor de mapes i es podrà seleccionar i visualitzar la Fitxa Descriptiva.

Accés a PISERVI

Document disponible a la 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 obtindre informació addicional sobre la planimetria bàsica d'una estació de viatgers han de consultar amb:

Adreça d'Estacions de Viatgers, Avinguda Pius 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 puguen 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, més un increment del 9% en concepte de despeses de gestió.

RESTA DELS SUBMINISTRAMENTS

La unitat tarifària es calcula distribuint el muntant total del cost del rebut periòdic presentat per la companyia subministradora del servei, tenint en compte els factors següents:

- En el cas de subministrament d'aigua, el cabal de les instal·lacions utilitzades per les EE.FF. i hores de consum, més un increment del 9% en concepte de despeses de gestió.
- En el cas de subministrament d'energia, la tipologia de les instal·lacions utilitzades per les EE.FF., i hores de consum, més un increment del 9% en concepte de despeses de gestió.
- En el cas de gas, metres quadrats totals de la superfície inclosa al rebut periòdic i els metres quadrats de la superfície utilitzada per les EE.FF. més un increment del 9% en concepte de despeses de gestió.

PREUS DELS SERVEIS BÀSICS

A les taules següents s'indiquen els preus dels serveis bàsics per categoria d'estació, les quanties indicades estan expressades sense impostos indirectes llevat d'indicació en contra.

Aquests preus entraran en vigor l'1 de gener de 2025 i estaran vigents fins al 31 de desembre de 2025, continuant la seva vigència a partir d'aquesta data fins que no se n'aprovin uns de nous que els substitueixin; són aplicables per als Serveis que es prestin a les instal·lacions de servei pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les àrees de les zones de servei ferroviari, que siguen administrats per l'administrador d'infraestructures.

SB-1	SERVEI D'ESTACIONAMENT DE TRENS EN VIES AMB ANDÉN PER A SERVEIS COMERCIALS, ALTRES OPERACIONS I VIES D'APARTAT
	Els imports es troben disponibles a l'apartat anterior de Cànon per la utilització d'altres instal·lacions de servici dels administradors generals d'infraestructures, modalitats B2 i B3 vies amb andana a estacions per a l'estacionament de trens per a servicis comercials de viatgers i altres operacions. .

SB-5	ACCÉS ALS EDIFICIS I CAMINES A LES ESTACIONS DE VIATGERS PER A LA SEVA UTILITZACIÓ PELS 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 I INFORMACIÓ ATÈS			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m^2 -mes			
PREUS (DEPENENT 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 derivats de l'ús del local, que seran a compte de la E.F.				

SB-8	ESPAI PER A MÀQUINES DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ màquina -mes- (per a una superfície estàndard de 0,75m_2)			
PREUS (DEPENENT 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 a l'estàndard es facturaran com a 2 unitats.
El consum elèctric està inclòs al preu.
No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivades de l'ús de la màquina, que seran a compte de l'E.F.

SB-9	LOCAL PARA EL PERSONAL DE SERVICIOS A BORDO			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m^2 -mes			
PREUS (DEPENENT 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 seran a compte de la E.F.

SB-10	SERVEI ADIF SOBRE D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/O MOBILITAT REDUÏDA EN ESTACIONS	
Estacions amb Servei Permanent	€/Viatgers Equivalents	*0,1178* €/ Viatger Equivalent
Estacions amb Servei Puntual	€/Assistència	*45,90* €/ Assistència

EQUIVALÈNCIA DE VIATGERS	
Tipologia de Viatger	Viatgers Equivalents
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000
INTERURBANO	0,39093

La determinació dels viatgers equivalents a facturar s'obtindrà multiplicant el coeficient associat a cada tipologia pel total dels viatgers, pujats i baixats, declarats per l'operador ferroviari al mes corresponent a efectes de cànons.

Atès que l'adequació dels recursos posats a disposició del servici està directament lligada a l'evolució de la demanda prevista en termes de volum de viatgers que pugen i baixen a les estacions en què el servici es presta, junt amb la necessitat, si correspon, d'adequació dels recursos posats a disposició del servici 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 resulten per al període regularitzat, segons el nombre de viatgers reals i dels costos incorreguts per l'administrador d'infraestructures amb les empreses proveïdores del servici, mitjançant l'emissió de factura addicional o nota d'abonament, segons corresponga.

Les assistències a les estacions amb Servei Puntual que siguen anul·lades es facturaran si l'anul·lació no es produeix amb una antelació superior a 3 hores de l'hora del pas del tren per al qual van ser sol·licitades.

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA:

Els models de sol·licitud dels serveis bàsics a l'àmbit de les estacions de transport de viatgers es troben disponibles a l'Annex C.

PREUS DELS SERVEIS AUXILIARS

A les taules següents s'indiquen els preus dels serveis auxiliars per categoria d'estació, les quanties indicades estan expressades sense impostos indirectes llevat d'indicació en contra.

Aquests preus entraran en vigor l'1 de gener de 2025 i estaran vigents fins al 31 de desembre de 2025, continuant la seva vigència a partir d'aquesta data fins que no se n'aprovin uns de nous que els substitueixin; són aplicables per als Serveis que es prestin a les instal·lacions de servei pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i les àrees de les zones de servei ferroviari, que siguen administrats per l'administrador d'infraestructures.

SX-4	ESPAIS PER PRESTAR SERVEIS D'ATENCIÓ I INFORMACIÓ PUNTUAL			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m² -mes * €/ -m² -dia * €/ -m² -hora (mínim una hora)			
PREUS (DEPENENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)				
CATEGORIA 1	**CATEGORIA 2**	**CATEGORIA 3**	**CATEGORIA 4**	**PREU FINS 4 m2**
746,25	537,75	477,75	298,50	€/MES
233,19	168,04	149,29	93,28	€/DÍA
6,35	4,57	4,06	2,54	€/HORA

El consum elèctric està inclòs al preu.
No s'inclou l'emmagatzematge dels taulells en cas que el client ho requereixi.
No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats.

SX-5	ESPAI A ANDANES PER EMMAGATZEMATGE EQUIPAMENTS MÒBILS			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ -m² -mes			
PREUS (DEPENENT 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, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats.
No s'hi inclou el consum elèctric.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

SX-6	CONTROL COMERCIAL PREVI D'ACCÉS A TRENS			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ tren			
PREUS (DEPENENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ)				
CATEGORIA 1	**CATEGORIA 2**	**CATEGORIA 3**	**CATEGORIA 4**	**CATEGORIA 5**
0,5396	0,5396	0,5396	0,5396	--------

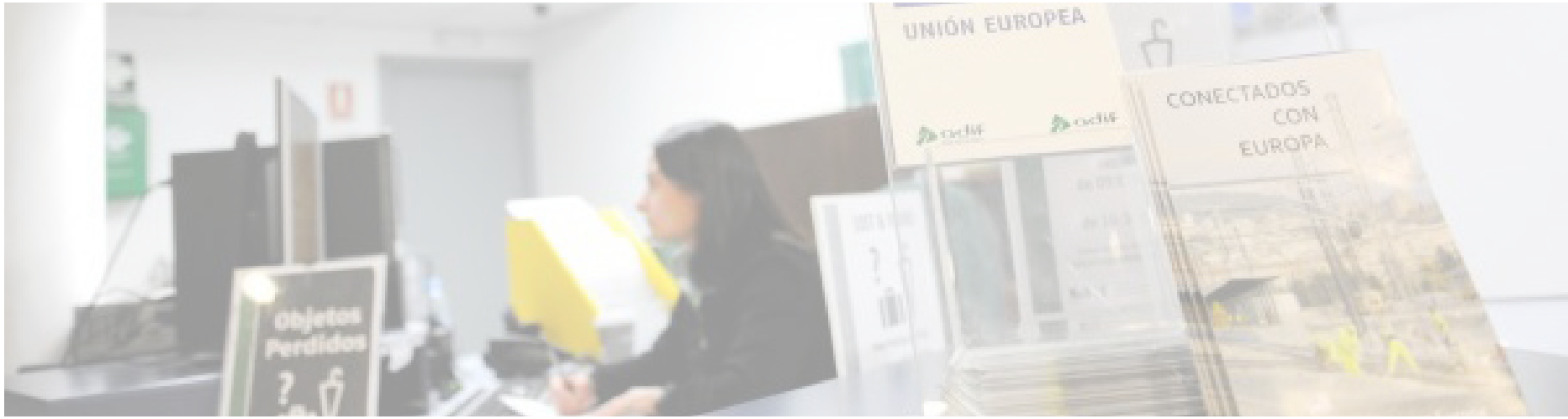
I consum elèctric està inclòs al preu
No s'hi inclou el consum de dades

SX-7	PUNT D'ATENCIÓ D'ÚLTIMA HORA			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/mostrador-mes, per a espais de fins a 2 m2 a zones d'embarcament. * €/m2-mes, per a espais fins a 15 m2 fora de les zones d'embarcament.			
PREUS (DEPENENT 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 m_2 mòbils, s'inclou el consum elèctric. Els taulells de 2 m_2 i 15 m_2 fixos no inclouen el consum elèctric.
No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats.
No s'hi inclou el consum de dades.

SX-8	TAQUILLA EN VESTUARI D'ÚS COMPARTIT			
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ taquilla-mes			
PREUS (DEPENENT DE LA CATEGORIA DE L'ESTACIÓ) El preu mensual per unitat de taquilla 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 està inclòs al 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
754,99	237,65	125,33	64,13	--------



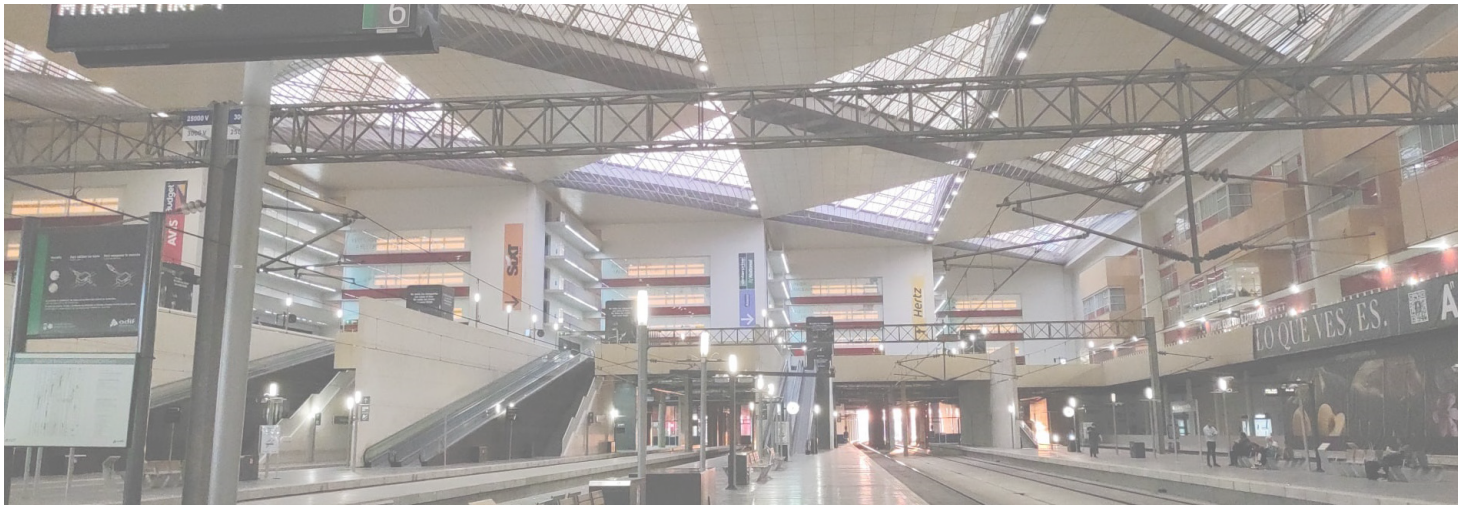
SX-10	LOCAL PER A ATENCIÓ PREFERENT A CLIENTS
UNITAT DE FACTURACIÓ	* €/ m²-mes

PREUS (DEPENENT 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

En aquelles estacions on no s'arribe al 75 % dels viatgers objectiu, s'aplicarà una bonificació en el preu del 20 %. El preu base s'aplicarà a una estació quan els viatgers se situen entre el 75 % i el 110 % dels viatgers objectiu. Una vegada 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 es revisaran els preus corresponents. No inclou les despeses per consums, subministraments, servicis, neteja o manteniment derivats de l'ús del local que seran a compte de la E. F

* Corresponen als viatgers que pugen i baixen per servicis de llarga distància a cada estació durant 2023. El 2026 s'actualitzaran els preus d'acord amb els viatgers reals del 2024.



SX-12	SERVEI ADIF SOBRE D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/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	Viatger Equivalent	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, unit a la necessitat, si és el cas, d'adequació dels recursos posats a disposició del servei en funció de la mateixa, al final de cada semestre es durà a terme la regularització dels imports facturats en base als preus reals que resulten 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 resulte
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBANO	0,39093	

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA:

Els models de sol·licitud dels serveis auxiliars a l'àmbit de les estacions de transport de viatgers es troben 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 DE 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 d'infraestructures ferroviàries publicarà 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 tindre 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 'emergència	Mesures de protecció d'acord amb la normativa. Mesures de seguretat	Mitjans de protecció conforme a normativa, pla d'emergència o mesures '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 dobertura 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 'informació al viatger, inclou monitors i/o teleindicadors
Protecció contra inclemències climatològiques	Vestíbul i marquesina	Vestíbul i marquesina	Vestíbul i marquesina	Marquesina el refugi	-	Marquesina el refugi	
Temporització	A andanes i vestíbul	A andanes i vestíbul	A andanes i vestíbul	Un ànec	-	En 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 òbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu òbil", megafonia, S.I.V.	App "Adif al teu mòbil"	App "Adif al teu mòbil", megafonia, S.I.V.	S.I.V.=Sistema d'informació al viatger, inclou monitors i/o teleindicadors
Informació sobre l'estació	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia, punts interactius	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia	App "Adif al teu mòbil", vitrines, megafonia	-	App "Adif al teu mòbil", vitrines	

SERVEIS	CATEGORIA 1	CATEGORIA 2	CATEGORIA 3	CATEGORIA 4	CATEGORIA 5	CATEGORIA 6	OBSERVACIONS
Atenció a clients	Reclamacions, queixes i suggeriments a Web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a Web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a Web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a Web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a Web "www.adif.es"	Reclamacions, queixes i suggeriments a Web "www.adif.es"	
Aseos	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 a zones públiques de lliure accés.
Àrees d'espera	Espai condicionat al vestíbul i/o sala d'embarcament	Espai condicionat al vestíbul	Espai condicionat al vestíbul	-	-	-	Sala d'embarcament inclou control d'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'alçada.
Intermodalitat	Espais reservats bus, taxis, altres mitjans de transport, pujada/ baixada clients	Espais reservats bus, taxis, altres mitjans de transport, pujada/ baixada clients	Espais reservats bus, taxis, pujada/ baixada clients	Espais reservats bus, taxis, pujada/ baixada clients	-	-	En categories 1 i 2 es disposa d'aparcament de pagament. En estacions intermodals inclou àrees d'intercanvi amb altres 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 d'infraestructures ferroviàries pot establir condicions particulars d'accés a les estacions de transport de viatgers per raons de seguretat o salut que suposin l'establiment de mesures de control per garantir la permanència de clients i usuaris.

CONDICIONS D'ACCÉS A LES INSTAL·LACIONS I SERVEIS

- Tindran dret a presentar sol·licituds de capacitat les EE.FF. que compleixin els requisits reglamentàriament establerts. En el cas dels serveis ferroviaris connexos es considerarà a més com a requisit que els trens que operen efectuïn parada comercial de viatgers a l'estació per a la qual sol·licita l'accés a les instal·lacions ia aquests serveis.
- Les EE.FF. hauran de subministrar la informació comercial de les seves circulacions a través d'un servei de missatgeria normalitzada, segons l'esquema sistematitzat que publicarà l'administrador d'infraestructures a la DR. Especial interès és que les EE.FF. informeu 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 EE.FF. a les estacions.
- Les EE.FF. o tercers seran responsables davant de l'administrador d'infraestructures ferroviàries dels danys i perjudicis que causin a aquest, tant en persones com en coses, així com a les seves instal·lacions, maquinària, infraestructura ferroviària, etc. En aquest sentit, les EE.FF. hauran de complir els procediments establerts amb relació al seguiment d'activitats en estacions de viatgers

- Totes les comunicacions en matèria de sol·licitud de serveis es faran en castellà.
- En els consums de subministrament caldrà tindre en compte bones pràctiques ambientals i fomentar l'estalvi de recursos naturals.

Si les EE.FF. necessitareu obtindre més informació sobre el detall de la prestació dels serveis o les ubicacions d'espais disponibles a les estacions, us podeu adreçar a la Direcció d'Estacions de Viatgers.

ZONES D'ACCÉS RESTRINGIT A L'INTERIOR (SALA D'EMBARCAMENT I ANDANES)

En algunes estacions de viatgers s'han disposat zones d'accés restringit previ a l'embarcament dels trens, per la qual cosa es requerirà un control previ als clients que vulguen accedir-hi. El temps d'antelació amb què es podrà accedir a aquestes zones serà comunicat amb antelació a les empreses ferroviàries per tal que informin els seus clients.

Abans d'accedir als trens, les empreses ferroviàries podran fer un control de verificació de les condicions comercials amb què viatgen els seus clients (check in). A aquests efectes, quan siga 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 comptar amb la autorització de l'administrador d'infraestructures. Així mateix, es poden valdre elements de suport de la seva propietat per a la millor realització de les operacions (banderoles, orientadors de fluxos, etc.). En cap cas aquests elements de suport no incorporaran publicitat sobre els productes o serveis oferts per les EE.FF.

S'estableix un temps màxim de 30 minuts perquè les EE.FF. puguen fer la verificació de les condicions comercials amb què viatgen els seus clients. El control previ d'accés a aquestes zones requereix la normalització de la informació bàsica present als títols de transport.

La tasca encomanada a l'administrador d'infraestructures d'assegurar la seguretat a les estacions en un context de multioperador, fa 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 als accessos a les sales d'embarcament i andanes en el moment de l'accés als trens, validant que el títol de transport presentat reuneix unes garanties mínimes per permetre l'accés a andanes.

La informació que haurà de mostrar obligatòriament cada bitllet serà codificada mitjançant la utilització dels codis tipus AZTEC.



La informació que l'administrador utilitzarà per identificar un bitllet en el moment de fer el control previ d'accés serà la següent:

ORDRE	CAMPS DEL CODI AZTEC	POSICIONS	OBSERVACIONS
1	Un número de control o seqüencial propi de cada empresa	13 posicions	
2	Companyia	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 dígits seran 00
7	Estació de destinació	7 posicions	En cas de bitllets nacionals els dos primers dígits seran 00
8	Cotxe	3 posicions	Tren sense reserva vindrà no farcit
9	Seient	3 posicions	Tren sense reserva vindrà no farcit
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 dígits seran 00
12	Reservat a l'administrador d'infraestructures	33 posicions	En aquest cas es completaran amb 00
13	Espai a utilitzar pels operadors de forma discrecional (*)	316 posicions	
14	Firma s'ha1withDSA (**)	100 posicions	Signatura dels camps anteriors (1 al 13) amb l'algorisme SHA1withDSA

El codi AZTEC imprès als bitllets tindrà les següents característiques tècniques:

- Capes: 10.
- Grandària: 57x57 píxels.
- Capacitat: 516 dígits 414 lletres 256 bytes.

Les posicions inicials que no tinguen cap valor es representaran amb zeros, per evitar confondre camps blancs amb nuls.

Com a consideració prèvia, cal indicar que els camps de l'1 al 11 són tots llegibles.

(*) Si l'operador ho necessita, podeu utilitzar 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 siga manipulat; per a aquesta signatura, s'utilitzarà l'algorisme s'ha1withDSA. Cada operador disposarà d'una clau privada utilitzada per signar i una altra de pública (coneguda per l'administrador d'infraestructures) que s'utilitza per validar la signatura.

7.3.2.6. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

L'Adjudicació de capacitat en instal·lacions de servei (vies) gestionades o explotades per l'administrador d'infraestructures es descriu a l'apartat 7.3.1. Disposicions comunes.

L'adjudicació de capacitat perquè les empreses ferroviàries puguen 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, està recollit en un procés específic.

PROCÉS PER A LES SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI I ALS SERVEIS VINCULATS O CONEXOS AL TRANSPORT FERROVIARI EN ESTACIONS DE VIATGERS

Aquest procediment serà aplicable, amb caràcter general, als accessos a les instal·lacions ia tots aquells serveis vinculats al transport ferroviari de viatgers a estacions de viatgers.

1. DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS

1.1. TIPUS DE SOL·LICITUDS

PER NECESSITATS

De conformitat amb el Reglament d'Execució 2017/2177 de la Comissió de 22 de novembre de 2017, les sol·licituds es diferencien entre:

a) Accés a les instal·lacions de servei:

Són aquelles que requereixen un espai perquè l'empresa ferroviària puga fer el servei que ha previst a l'estació de viatgers.

b) Accés als serveis ferroviaris connexos:

Són aquelles en què l'administrador d'infraestructures, com a explotador del servei, el presta i l'empresa ferroviària els ho demana.

A cadascuna de les sol·licituds s'especificarà el tipus a què es correspon.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

EN FUNCIÓ DE L'ÚS

Donades les diferents característiques dels serveis, l'empresa ferroviària podrà fer diferents tipus de sol·licituds en funció de les característiques de cadascun dels serveis, utilitzant els models de sol·licitud inclosos a l'Annex C.

Al final d'aquest apartat es mostra una taula resum dels tipus de sol·licituds que es poden requerir sobre els serveis que, en tot cas, es desenvolupen a cada fitxade servei recollida en aquest capítol.

Los tipos de solicitudes que se pueden realizar son:

a) **D'ús continuat**

Són aquelles en què l'empresa ferroviària necessita un servei de manera continuada durant un període de temps que podrà 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
Anualment	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 aquelles en què l'empresa ferroviària requereix un servei de manera puntual durant un període de temps que podrà ser de dies, hores o per tren. Es diferencien al seu torn a:

DESCRIPCIÓ DE LA SOL·LICITUD D'ÚS PUNTUAL	TIPUS	PROCÉS COORDINAT
Dies	B1	No
Hores	B2	No
Tren	B3	No

L'empresa ferroviària ha d'especificar, a la sol·licitud, 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

Dins del procés d'assignació de capacitat de sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos, el compliment dels calendaris programats és essencial per garantir-ne la qualitat i permetre, d'acord amb criteris transparents i no discriminatoris, l'adjudicació a les diferents empreses ferroviàries presents en una estació, així com facilitar que, el conjunt, disposin dels espais necessaris, si escau, per prestar-los.

En tot cas, les sol·licituds podran estar:

a) **Subjectes a calendari**

SOL·LICITUTS	SOLICILICITUDS SUBJECTES A CALENDARIDARIO	TERMINI MÀXIM (1)
A1	Plurianuals, durada màxima Acord Marc	Fins a 10 dies després de les dates previstes dobertura de la finestra els dies 15 de gener, 15 d'abril, 15 de juliol i 15 d'octubre.
A21	Anuals	

(1) .Dies hàbils

b) **No subjectes a calendari**

SOL·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 i de sol·licituds és diferent segons siguen 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 es remetran, signades digitalment, en els models publicats a la DR per a cadascun dels serveis, podent-se realitzar la sol·licitud 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 podrà tramitar de forma agrupada en un únic expedient, encara que cadascuna de les sol·licituds tindrà el seu propi número de registre.

L'enviament de la documentació es realitzarà per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'ADIF - Alta Velocitat,

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 de documents annexos i/o la mida dels mateixos, es pot realitzar un segon seient registral, i en cas que siga necessari, successius assentaments, amb la resta d'informació, indicant a l'assumpte del mateix la referència al número de registre del primer, de manera que es puga agrupar posteriorment tota la documentació de la sol·licitud.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Per realitzar 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 privat o com a representant).

Aquesta pàgina realitzarà la identificació d'usuari mitjançant la plataforma Cl@ve. Serà redirigit al sistema de validació d'identitat, facilitant diversos mitjans d'autenticació.

Alternativament, hi ha la possibilitat que els interessats puguen presentar les seves sol·licituds/escrits a través del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat. https://reg.redsara.es

El Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat és un registre per a la presentació de documents per tramitar-los amb destinació a qualsevol òrgan administratiu de l'Administració General de l'Estat, organisme públic o entitat vinculat o dependent a aquests, d'acord amb el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Igual que a la Seu Electrònica de l'administrador d'infraestructures, per realitzar 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 Cl@veu. Serà redirigit al sistema de validació d'identitat, facilitant diversos mitjans d'autenticació.

Per a navegadors que no suporten l'execució d'Applets Java cal tindre instal·lat Autofirma.

Instruccions per completar els formularis a través del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat:

- A la casella d'organisme destinatari han de consignar ADIF-Alta Velocitat. El codi DIR d'ADIF-Alta Velocitat és EA0008223.
- A la casella d'assumpte han d'indicar: Sol·licitud del servei (posar el que siga procedent) a (posar núm. d'estacions) estacions.

Es podran adjuntar fitxers i documents que compleixin els següents requisits:

- Format de fitxa permès: 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 a adjuntar: 5.

En el cas que la sol·licitud, escrit o comunicació inclogui documentació annexa que superi els límits establerts, quant al nombre de documents annexos i/o la mida dels mateixos, es pot realitzar un segon seient registral amb la resta d'informació indicant a l'assumpte del mateix la referència al número de registre del primer.

SOL·LICITUDS NO SUBJECTES A PROCÉS COORDINAT

L'empresa ferroviària enviarà la sol·licitud de capacitat o de servei per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'ADIF - Alta Velocitat:

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

La resposta de l'administrador d'infraestructures ferroviàries a la sol·licitud es farà pel mateix mitjà pel qual es va fer la sol·licitud.

ANÀLISI DE DISPONIBILITAT I VIABILITAT

SOL·LICITUDS SUBJECTES A PROCÉS COORDINAT

En rebre's per registre, està perfectament identificada la data i l'hora de recepció

L'administrador d'infraestructures ferroviàries analitzarà les sol·licituds rebudes i la disponibilitat de capacitat per atendre'l i, si hi ha capacitat disponible, s'adjudicarà directament, 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 per atendre totes les realitzades per les diferents EE.FF., per la qual cosa, s'adjudicarà directament el servei, segons s'indica al punt c) següent.

De conformitat amb el que estableix l'article 8.3 del Reglament d'execució (UE) 2017/2177, si la sol·licitud no conté tota la informació requerida i necessària per adoptar una decisió, l'administrador d'infraestructures ferroviàries n'informarà l'empresa ferroviària. El client disposarà d'un termini màxim de 5 dies hàbils des de la recepció de la confirmació de lliurament per completar la informació. En cas de no presentar la documentació dins aquest termini, la sol·licitud s'entén rebutjada.

TERMINIS DE RESPOSTA PER A SERVEIS QUE NO REQUEREIXEN PROCÉS DE COORDINACIÓ

L'administrador d'infraestructures ferroviàries donarà resposta en el termini màxim de 5 dies hàbils que, en cas de ser afirmativa i respondre íntegrament al que sol·licita, es considerarà adjudicada de manera definitiva. En cas que l'administrador d'infraestructures ferroviàries hagués d'incloure algun condicionant a la sol·licitud, enviarà la seva proposta, que el client haurà d'acceptar o rebutjar de manera expressa en un termini màxim de 5 dies hàbils, des de la recepció de la confirmació de lliurament .

Per raons excepcionals i justificades, els clients podran sol·licitar serveis urgents en un termini inferior al previst per als serveis no subjectes a calendari. Aquestes sol·licituds es prestaran només en dies hàbils (de dilluns a divendres), i cal presentar les sol·licituds abans de les 12 hores del dia anterior perquè puga assignar-se capacitat.

En cas que existís una necessitat especialment urgent i excepcional fora dels temps abans assenyalats, l'administrador podrà autoritzar infraestructures ferroviàries mitjançant un correu electrònic, realitzant la formalització de la sol·licitud posteriorment.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries no garanteix que es puguen atendre totes les sol·licituds urgents realitzades, i tampoc garanteix atendre aquelles 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 de aquest tipus de sol·licituds.

TERMINIS DE RESPOSTA PER A SERVEIS QUE PUGUEN REQUERIR DE PROCÉS DE COORDINACIÓ

Quan la sol·licitud de servei requereix iniciar el procés de coordinació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries comunicarà l'adjudicació provisional i definitiva dins dels següents terminis amb relació a la sol·licitud presentada, a comptar des del dia hàbil següent a la recepció de la sol·licitud per l'explotador:

SOL·LICITUTS	SOL·LICITUDS SUBJECTES A CALENDARI	TERMINI MÀXIM
A1	Plurianuals, durada màxima Acord Marc	1 nosaltres
A21	Anuals	

Les empreses ferroviàries podran realitzar al·legacions a la proposta d'assignació provisional de capacitat que haja comunicat l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

1.3.2. PROCÉS DE COORDINACIÓ

Quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries rebi una sol·licitud de prestació d'un servei d'accés a les instal·lacions de servei o als serveis ferroviaris connexos per una empresa ferroviària i aquesta sol·licitud siga incompatible amb una altra sol·licitud o coincideixi amb una capacitat ja assignada, intentarà aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb les empreses ferroviàries afectades, de conformitat amb l'art. 10 del Reglament d'execució 2017/2177.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries estudiarà diferents opcions que permetin conciliar sol·licituds incompatibles d'accés a la instal·lació de servei o a la prestació de serveis a la instal·lació. Aquestes opcions han d'incloure, si 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 han de ser ratificades, de manera expressa, pel client.

1.3.3. CRITERIS DE PRIORITAT

De conformitat amb l'Art. 11 del Reglament, quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds dels serveis ferroviaris no es puguen compatibilitzar, l'administrador d'infraestructures ferroviàries resoldrà les sol·licituds d'acord amb els criteris de prioritat següents:

1.º Les empreses ferroviàries que ja tinguen 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 tinguen 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 Acordo Marc i sense contractes existents sobre els serveis o espais a 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, es prioritzarà en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud, prevalent les sol·licituds de les empreses ferroviàries amb més trens amb parada prevista a l'estació i així successivament.

El càlcul dels trens amb parada prevista a l'estació es farà en termes de la durada de la sol·licitud associada al criteri de prioritat (Acordo Marc, Horari de Servei o Ajust Concertat), incloent-hi els que es consideren de llarga distància i interurbans.

En els casos en què hi haja contractes previs amb les empreses ferroviàries, però les peticions es facin sobre espais vinculats amb serveis bàsics, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà 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 realitzat per l'empresa ferroviària.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries també podrà tindre present els aspectes contemplats de forma expressa a l'esmentat Art. 11 del Reglament d'Execució 2017/2177.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés amb intervenció dels criteris de prioritat han de ser ratificades, de manera expressa, pel client.

1.3.4. RECLAMACIONES

De conformitat amb allò previst a l'Art. 13.5 de la Directiva RECAST i Art. 14 del Reglament d'Execució 2017/2177, si l'administrador d'infraestructures ferroviàries no disposa de cap alternativa viable, i no es pot donar satisfacció a totes les sol·licituds de capacitat corresponents a la instal·lació en qüestió, basant-se en les necessitats demostrades per l'empresa ferroviària, aquesta podrà reclamar davant de l'organisme regulador (CNMC).

2. ÚS DELS ESPAIS ADJUDICATS

Les empreses ferroviàries tenen l'obligació de fer servir els locals/espais adjudicats en les condicions en què els van ser assignats.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà realitzar una anàlisi del nivell d'utilització dels locals/espais assignats i podrà procedir a la seva revocació en cas de no-ne ús total o parcial, sense perjudici de les accions contemplades a la LSF i d'aquelles que l'administrador d'infraestructures ferroviàries puga emprendre, en aquells casos que suposin un trencament important per a un ús eficaç de les instal·lacions de les estacions de viatgers.

Si una empresa ferroviària no té la intenció de fer ús de la capacitat adjudicada, ha d'informar l'administrador d'infraestructures ferroviàries sense demores indegudes i conforme als terminis que preveu el punt 3.

Els criteris de mesura de les instal·lacions que es consideren de seguiment especial per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries són:

a) Locals per a la prestació del Servei de Venda de Bitllets i Informació atès

   Per al mesurament de l'ús sobre aquests locals es considerarà, sobre els 4 mesos anteriors a lanàlisi, la relació entre el nombre dhores dobertura programada amb relació a les 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.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

b) Espais per al Servei de Venda de Bitllets i Informació mitjançant màquines d'autoservei.

Per al mesurament de l'ús sobre aquests espais es considerarà, sobre els 4 mesos anteriors a lanàlisi, el nombre de dies amb incidències operatives (no funcionament) detectades i comunicades per l'administrador d'infraestructures a l'empresa ferroviària responsable de l'equip.

3. CANCEL·LACIONS DE CAPACITATS ASSIGNADES

Amb caràcter general, les cancel·lacions de sol·licituds realitzades amb anterioritat a l'inici de l'ocupació d'un espai o inici d'un servei tindran, amb caràcter general, el tractament següent:

- Si es realitzen amb una antelació major de 24 hores no tindran cap penalització.
- Si es fan amb una antelació inferior a 24 hores, abonaran el 100% de l'import total pressupostat.

No obstant això, es poden contemplar penalitzacions específiques per a determinats serveis que s'especifiquen a les fitxes de descripció del servei.

Las cancelaciones que se soliciten durante la adjudicación de un espacio o prestación de un servicio tendrán, con carácter general, las siguientes penalizaciones:

- Si no se ha utilizado el 50% del periodo adjudicado deberán abonar un importe mínimo equivalente al 50% del importe total presupuestado.
- Si se ha utilizado más del 50% del periodo adjudicado no tendrán penalización alguna.

No obstante lo anterior, se pueden contemplar penalizaciones específicas para determinados servicios que se especifican en sus fichas de descripción del servicio.

4. COMPROMISOS 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 d'infraestructures ferroviàries puguen 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, MÀXIM DURADA ACORD MARC

L'empresa ferroviària que tingui locals adjudicats amb una durada màxima 10 anys, s'haurà de comprometre a romandre-hi 5 anys.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries garanteix la permanència als locals adjudicats durant el termini de l'Acord Marc, així com les inversions que hagués realitzat en els termes previstos en aquest document.

4.1.2. SOL·LICITUDS A21 ANUALS

L'empresa ferroviària, prèvia acceptació per part dels locals adjudicats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, s'haurà de comprometre a romandre-hi 1 any.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries garanteix la permanència als locals adjudicats durant aquest termini, així com les inversions que hagués realitzat als termes previstos en aquest document.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà 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 puguen amortitzar dins del període contractat.

5. SUSPENSIÓ O REVOCACIÓ TOTAL O PARCIAL

5.1. SUSPENSIÓ

L'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà 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. REVOCACIÓ TOTAL O PARCIAL

L'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà revocar totalment o parcialment la capacitat atorgada en els supòsits següents:

5.2.1. OBRES DE MANTENIMENT I REMODELACIÓ

Quan calgui fer obres de manteniment i/o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, siguen programades o urgents, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà modificar la capacitat assignada prèvia comunicació a les empreses ferroviàries.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries comunicarà, amb caràcter general, amb almenys 6 mesos d'antelació amb relació a l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment i/o remodelació programades.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries comunicarà, tan bon punt en tingui coneixement, la necessitat de dur a terme obres de manteniment i/o remodelació de caràcter urgents.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, si és possible, ha de facilitar, en tots els casos, locals/espais alternatius per prestar aquests serveis.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a modificar les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons siga de caràcter total o parcial.

5.2.2. NECESSITATS DEL SERVEI FERROVIARI I ALTRES SUPÒSITS

Addicionalment, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà revocar la capacitat per necessitats del servei ferroviari o quan siga 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 es puguen veure afectats com a conseqüència del canvi d'ús que es puga produir per modificació del Pla General d'Urbanisme.

En aquests casos, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de comunicar a l'empresa ferroviària per escrit la revocació de la capacitat, amb una antelació de 6 mesos respecte de la data en què s'ha de produir aquesta revocació, i el client s'ha de comprometre, en aquest supòsit, a deixar lliure i expedita a favor de l'administrador d'infraestructures ferroviàries aquesta instal·lació dins aquest termini. En aquest supòsit, té dret a ser indemnitzat a la part pendent d'amortitzar de les inversions que l'administrador d'infraestructures ferroviàries haja aprovat prèviament a la revocació de la capacitat.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries, si és possible, ha de facilitar, en tots els casos, locals/espais alternatius per prestar aquests serveis.

5.2.3. FALTA D'ÚS TOTAL O PARCIAL

Es podrà procedir a una revocació total o parcial després d'una anàlisi del nivell d'utilització dels locals/espais assignats quan hagen estat utilitzades menys de:

- Un 80% a les estacions coordinades
- Del 50% a la resta de les estacions no coordinades, llevat que això siga degut a causes no econòmiques alienes al control dels clients

En el supòsit d'apreciar la concurrència aquesta causa de revocació, l'empresa ferroviària serà requerida per a l'ús de les instal·lacions o serveis adjudicats, i se li concedirà a aquest efecte un termini raonable no superior a un mes. Si resulta desatès aquest requeriment, es pot procedir a la seva 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 es troben 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 i/o sobre la mercaderia que es transporta.

ADIF- Alta Velocitat actualment no disposa d'aquest tipus d'instal·lacions.

7.3.4. INSTAL·LACIONS DE FORMACIÓ DE TRENS INCLOSES INSTAL·LACIONS PER A MANIOBRES

Són aquelles destinades a la realització d'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 una una altra.

ADIF- Alta Velocitat actualment no disposa d'aquest tipus d'instal·lacions.

7.3.5. VIES D'APARTAT

L'administrador d'infraestructures ferroviàries posarà a disposició de les empreses ferroviàries i titulars de material rodant aquelles vies a les instal·lacions de servei que es determinin per a l'apartat de material vinculat al transport de mercaderies (locomotores, vagons individuals o conjunts de vagons), així com material per a transport de viatgers (locomotores, cotxes de viatgers, material autopropulsat).

Les vies dapartat són instal·lacions de servei dedicades a l'apartat de material ferroviari per un temps determinat, si el material es troba en cicle productiu, o indeterminat, si es tracta de material fora del cicle productiu.

Aquestes instal·lacions disposen de l'equipament descrit al Catàleg de l'Oferta de Capacitat d'Instal·lacions de Servei, que ha de tindre en compte el client, per la influència que puga tindre en la planificació de les seves operacions.

La immobilització es pot deure a un fi concret, durant el cicle de transport, o per un temps indeterminat de llarga durada aliè al cicle de transport pròpiament dit.

La prioritat dapartat serà per al material vinculat amb el cicle productiu. L'administrador d'infraestructures ferroviàries destinarà i fomentarà, 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 haja de superar o superi un mes i que estigui fora del cicle de transport.

En casos excepcionals, si hi ha capacitat suficient i no alterarà 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 d'aquells vagons que, estant fora del cicle de transport, disposin d'escala d'accés a les parts altes, llevat que el client faci l'avaluació de risc elèctric i adopti les mesures necessàries.

En el cas del transport de mercaderies perilloses, ja siga en material rodant ferroviari especialitzat, així com en vagons o contenidors, només es podrà apartar aquest material si es troba buit sense restes de mercaderies, net i desgasificat, d'acord amb les disposicions emmarcades al RID.

Si les instal·lacions de seguretat i el seu equipament tècnic ho permeten, els trens també es poden expedir o rebre directament des d'aquestes vies. Aquesta decisió només correspondrà al Gestor de Trànsit de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Podran 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 es troba disponible com a annex d'aquesta DR, així com l'equipament de les mateixes, que ha de tindre en compte el client, per la influència que puga tindre 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 la explotació adequada de les estacions coordinades. Les empreses ferroviàries poden comptar amb instal·lacions pròpies o de tercers per a aquestes funcions.

Adscrites a algunes estacions coordinades titularitat d'ADIF - Alta Velocitat, 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 EEFF. i que es relacionen a continuació:

1. INSTAL·LACIONS DE SERVEI RELACIONADES AMB MADRID PORTA ATOCHA ALMUDENA GRANS

- Vies d'apartat de Taller de Renfe de Turó Negre*
- 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*
- Vías mango de Sant Andreu Comtal**

(*) Es correspon amb vies operatives de taller que RENFE Fabricació i Manteniment SME, S.A. ha qualificat com a vies d'apartat susceptibles de ser explotades amb aquest ús de manera provisional i cedides a ADIF- Alta Velocitat 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 seran gestionades com a vies de circulació segons els 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 Velocitat 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 al 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, sol·licitaran les vies d'apartat que considerin i el termini de sol·licitud de capacitat.

TIPUS DE SOL·LICITUD

A- PERÍODES D'ÚS CONTINUAT

Reserva de capacitat per a aquells 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 1 any (Horari de Servei).

B- PERÍODES D'ÚS PUNTUAL

Reserva de capacitat per a aquells casos en què el client demani un ús per hores o dies complets (des de les 00.00 hores fins a les 24.00 hores).

L'administrador d'infraestructures, un cop analitzades les sol·licituds, intentarà 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 pugueren coordinar-se totes les sol·licituds, i algunes fossin incompatibles entre si, caldrà assignar la capacitat disponible atenent els criteris de prioritat, que es descriuen posteriorment.

Les vies d'apartat seran assignades provisionalment, es comptarà amb un termini d'al·legacions i després de l'anàlisi d'aquestes seran adjudicades definitivament.

El Gestor de Capacitat, si cal, per garantir la gestió del trànsit ferroviari, podrà, en casos excepcionals, 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 coincidirà 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, seran coincidents amb els previstos a la Declaració sobre la Xarxa per a l'assignació capacitat d'infraestructura.

Les sol·licituds, fora d'aquest termini, seran revisades als Ajustos Mensuals previstos a la Declaració sobre la Xarxa, i si l'antelació és menor a aquest termini, s'atendrà sempre que siga possible, però reservant com a màxim fins al termini de l'ajust mensual més proper, es pot ampliar la reserva, a partir d'aquell moment, fins a la finalització de l'horari de servei en curs.

COORDINACIÓ I CRITERIS DE PRIORITAT

Quan no siga possible atendre inicialment les sol·licituds, l'administrador d'infraestructures oferirà alternatives sobre la capacitat disponible, per cercar-ne una solució coordinada amb el client per resoldre els conflictes que puguen sorgir entre les sol·licituds i assignacions de capacitat, sempre que siga tècnicament viable.

Si una vegada analitzades totes les sol·licituds, i malgrat intentar ajustaments raonables no fos possible atendre-les totes, es prioritzaran les sol·licituds en conflicte atenent als següents criteris:

- Existència d'alternatives per a algun dels interessats (disposa d'altres instal·lacions de servei a les proximitats).
- 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 podrà modular l'aplicació dels criteris de prioritat estrictes a fi de garantir l'explotació adequada del projecte d'Horari de Servei.

PREUS

Les quantitats a percebre seran equivalents als cànons per utilització de vies en altres instal·lacions de servei: d'apartat, de formació de trens i maniobres, de manteniment, rentat i neteja, de subministrament de combustible, Modalitat B.

CONDICIONS D'ÚS

Són aplicables les condicions d'ús recollides a l'apartat 7.3.1.

7.3.6. INSTAL·LACIONS DE MANTENIMENT DE MATERIAL RODANT

La relació de Centres de Manteniment de material rodant, estiguen connectats o no a la RFIG, es pot consultar a l'aplicació PISERVI, disponible a la Web de l'administrador d'infraestructures com a annex a aquesta DR.

Les condicions de prestació de serveis en aquestes seran posades a disposició de l'interessat per part de l'explotador de la instal·lació.

Per a cadascun dels centres, es faciliten, entre altres, les dades següents:

- Comunitat autònoma i província on es troba la instal·lació.
- Nom.
- Explotador de la instal·lació.
- Tipus d'instal·lació.

7.3.7. ALTRES INSTAL·LACIONS TÈCNIQUES (INSTAL·LACIONS PER A MANTENIMENT, NETEJA, I RENTAT, ETC.)

A més de les instal·lacions esmentades, hi ha altres instal·lacions tècniques en què es poden prestar diferents serveis, les quals es descriuen a continuació, amb especificació de l'ús 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 la realització d'intervencions de manteniment sobre els vehicles ferroviaris de transport que no necessiten instal·lacions específiques de manteniment pesant.

Aquestes instal·lacions disposen de l'equipament descrit al Catàleg de l'Oferta de Capacitat d'Instal·lacions de Servei per facilitar aquestes operacions, com poden ser l'enllumenat, fossats, punts de subministrament, ..., que hauran de tindre en compte el client a la planificació de les operacions.

Qualsevol altre equipament no descrit, i necessari per dur a terme aquestes operacions, haurà de ser proveït per part del client, amb l'autorització prèvia del titular de la instal·lació. Les vies que a aquest efecte designi l'administrador d'infraestructures ferroviàries a les terminals de càrrega, estacions de viatgers i altres estacions, es destinaran prioritàriament al material de transport vinculat amb l'activitat principal i tenen l'objectiu d'evitar el desplaçament del material a altres punts intervenció.

Podran fer ús d'aquest tipus d'instal·lacions de servei les empreses ferroviàries i els titulars de material rodant ferroviari. Les vies de manteniment lleuger de vehicles ferroviaris, així com les activitats que s'hi poden realitzar, figuren al catàleg d'Oferta de Capacitat a les instal·lacions de servei, que es troba disponible al Web de l'administrador d'infraestructures ferroviàries com a document annex de aquesta DR.

INSTAL·LACIONS AUXILIARS

Són instal·lacions tècniques vinculades al material rodant, on es poden verificar alguna de les tasques següents: identificar danys en rodes, caixes calentes, sobrepès, control de gàlib, 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, la missió de la qual és identificar sobrepesos als vagons, evitant descarrilaments i sobre esforços en la infraestructura. En concret, hi ha 30 bàscules dinàmiques de funcionament automàtic, totes elles dotades de telecomandament, es pot consultar la seva ubicació als mapes, document annex d'aquesta DR. L'administrador d'infraestructures ferroviàries, mitjançant la Subdirecció de Sistemes i Mitjans Operacionals de la Direcció General de Circulació i Gestió de Capacitat, manté el parc de bàscules i els vagons contrast de conformitat amb la normativa vigent.

7.3.8. INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES I MARÍTIMES

Les EE.FF. tenen dret a l'accés a les infraestructures ferroviàries existents a l'àmbit dels Ports Marítims o Fluvials, en les condicions establertes a aquest efecte per l'Autoritat Portuària corresponent.

La prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars a les instal·lacions de servei ubicades als ports d'interès general s'ajustarà 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 es troben disponibles a la Web de l'administrador d'infraestructures ferroviàries 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 d'infraestructures ferroviàries destinades a afavorir l'evacuació, l'autoprotecció de les persones i la intervenció dels serveis de rescat, en situacions d'emergència.

Per obtindre informació addicional consulteu amb:

Dirección de Seguridad y Autoprotección

C/ Agustín de Foxá, 48 - Edificio Comercial - Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - 28036 Madrid.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

7.3.10. INSTAL·LACIONS D'APROVISIONAMENT DE COMBUSTIBLE

Són aquelles instal·lacions dotades dels mitjans tècnics adequats per a la dispensació de gasoil per a tracció als vehicles ferroviaris amb les adequades mesures de seguretat.

ADIF- Alta Velocitat actualment no disposa d'aquest tipus d'instal·lacions.

Les Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei incloses a l'aplicació PISERVI, que es troben disponibles a la Web de l'administrador d'infraestructures ferroviàries com a annex a aquesta DR, s'indiquen les instal·lacions on es presta aquest servei, així com al Catàleg de l'Oferta de Capacitat a les Instal·lacions de Servei. Per obtindre informació addicional veure www.adif.es o consultar 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 a cada moment existeixin a les zones de servei dels ports d'interès general i estiguen connectades amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en formaran part i s'incorporaran al Catàleg d'infraestructures de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

La connexió de les infraestructures ferroviàries i terminals ferroviàries de mercaderies a què fa referència l'apartat anterior amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General es recollirà a la declaració sobre la xarxa i estarà regulada per un conveni. L'esmentat conveni se celebrarà 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 establiran les obligacions i els drets de cadascuna de les parts, d'acord amb els principis següents:

a) L'administrador general d'infraestructura i l'Autoritat Portuària han d'establir, d'acord amb les directrius que estableixi el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, les regles per a la connexió física i funcional de les infraestructures ferroviàries i les terminals ferroviàries de mercaderies administrades per cada entitat. A aquest efecte, al conveni es definiran les línies de connexió del port amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

b) Les autoritats portuàries han d'establir, respecte dels ports d'interès general i amb l'informe favorable previ de Ports de l'Estat, les regles per al disseny i l'explotació de la xarxa ferroviària existent a cada port, quan no pertorbe el funcionament adequat de la resta de la xarxa. Ferroviària d'interès general.

Al conveni es recolliran qualssevol aspectes operatius de la xarxa i les regles que haurà de respectar l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a l'adjudicació de la capacitat de les infraestructures ferroviàries i terminals ferroviàries de mercaderies existents a l'àmbit dels ports d'interès general.

Actualment 21 Ports tenen connexió amb la RFIG, veure Mapes, i aplicació PISERVI, en document annex a aquesta DR.

INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES DE TITULARITAT PRIVADA (CARREGADORS)

Són infraestructures de titularitat privada les pertanyents a particulars, individualment o col·lectivament

Per a l'establiment o l'explotació d'una infraestructura ferroviària de titularitat privada, el sol·licitant haurà de presentar un projecte d'establiment o d'explotació de la línia que inclourà, com a mínim, una memòria explicativa de les finalitats que es persegueixen mitjançant l'establiment o l'explotació de la infraestructura, amb els seus plànols generals i parcials, així com els pressupostos corresponents, les activitats que s'han de prestar sobre aquella, la descripció de les obres i les circumstàncies tècniques de realització de les mateixes, que s'han d'ajustar a les normes que, a matèria de seguretat i interoperabilitat, els estableixi reglamentàriament el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Sobre la referida infraestructura ferroviària de titularitat privada, es pot dur a terme transport ferroviari, exclusivament, per compte propi, com a complement d'altres activitats principals realitzades pel titular.

La connexió de les infraestructures ferroviàries de titularitat privada no pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, especialment dels carregadors, amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, únicament es pot fer quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries ho autoritzi expressament. El titular de la infraestructura ferroviària de titularitat privada ha de facilitar la connexió en els termes que es determinin a l'autorització.

Es defineix un carregador com aquella 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 d'infraestructures ferroviàries, i s'hi inclouen aquelles 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'efectuarà la connexió de 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 gestionades per l'administrador d'infraestructures. El 31 de juliol de 2023, hi ha 160 derivacions particulars en explotació comercial en línies convencionals (13 privades d'ús públic) i 6 en línies d'ample mètric

Les Fitxes Descriptives de les Instal·lacions de Servei es troben disponibles a l'aplicació PISERVI, annexa a aquesta Declaració sobre la Xarxa, especificant si es troben situats en línia d'ample convencional o en línia d'ample mètrica, les quals es troben classificades, en funció de el 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

A la Xarxa titularitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries existeixen actualment dues amplades de via interoperables entre si: Ample Estàndard (1.435 mm) i Ample Ibèric (1.668 mm). Per facilitar les connexions internes entre les dues amplades, així com amb altres xarxes europees, s'han desenvolupat instal·lacions automàtiques anomenades Canviadors d'ample de Via. En altres instal·lacions tradicionals es permet la transició física d'ample mitjançant el canvi d'eixos o bogies, o bé el transbordament físic de la mercaderia. Igualment, hi ha instal·lacions de transbordament de contenidors i mercaderies als punts fronterers d'Irun i de Portbou. La seva ubicació es troba recollida als mapes, en document annex d'aquesta DR.

Les EE.FF. tenen dret a l'ús dels canviadors d'ample de via gestionats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, en la mesura que el material rodant estigui adaptat a les característiques tècniques d'aquests. L'administrador d'infraestructures ferroviàries garanteix a tota hora la prestació d'aquest servei associat a l'adjudicació de 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, així com la responsabilitat d'aquestes, corresponen a les EE.FF.

CANVIADORS D'AMPLE

Són instal·lacions on es produeix el canvi necessari en un vehicle ferroviari per adaptar-lo a una 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 obtindre 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 ia la 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	DUAL VERTICAL	Alcolea de Córdoba
MALAGA	TALGO CAF	2 CAMBIADORES DUALES VERTICALES	Antequera, por Antequera Sta. Ana
SEVILLA	TALGO CAF	2 CAMBIADORES SENCILLOS	Majarabique por Sevilla Sta. Justa
ALBACETE	TALGO CAF	DUAL HORIZONTAL	Albacete
VALENCIA	TALGO CAF	DUAL VERTICAL	Valencia
ZARAGOZA	TALGO CAF	DUAL VERTICAL	Zaragoza – Delicias por Zaragoza
	TALGO CAF	DUAL VERTICAL	Plasencia de Jalón
TARRAGONA	TALGO CAF	2 CAMBIADORES DUALES VERTICALES	La Boella
LEÓN	TALGO CAF	TCRS3	Vilecha por León
	TALGO CAF	TCRS3	León Clasificación por León
PALENCIA	TALGO CAF	DUAL HORIZONTAL	Villamuriel por Palencia
VALLADOLID	CAF	SENCILLO	Medina del Campo por Medina del Campo AV
	TALGO CAF	DUAL HORIZONTAL	Valdestillas por Valladolid Campo Grande
BURGOS	TALGO CAF	TCRS3	Burgos Rosa Manzano
OURENSE	TALGO CAF	DUAL HORIZONTAL	Taboadela
GRANADA	TALGO	SENCILLO	Granada

7.3.13. TERMINALS DE CÀRREGA INTERMODAL

ADIF- Alta Velocitat actualment no disposa d'aquest tipus d'instal·lacions.

7.3.14. TERMINALS DE CÀRREGA DE MERCADERIA GENERAL (PUNTS DE CÀRREGA)

ADIF- Alta Velocitat actualment no disposa d'aquest tipus d'instal·lacions

7.3.15. MODELS PER A LA SOL·LICITUD DELS SERVEIS

Els models per a la sol·licitud dels serveis es troben disponibles a l'Annex C.

ANNEX 1

ESTACIONS AMB SERVEI PERMANENT D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/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	●	●	●	●	●

30' 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	●	●	●	●	●

45 * 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	●	●	●	●	●

30′ 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 I/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 prestació d'assistència puntual, en les quals és necessari sol·licitar l'assistència amb almenys 12 hores d'antelació.

8 ANNEXOS

A_ Horari de Servei

B_ Catàlegs 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 Línia

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

N_ Informació preliminar de la 2ª oferta de capacitat marc

Apèndix A

Horari de Servei 2024/2025 i 2025/2026

- El diumenge 15 de desembre del 2024 comença el nou Horari de Servei de l'any 2025, el qual finalitzarà el dissabte 13 de desembre del 2025.
- El diumenge 14 de desembre del 2025 comença el nou Horari de Servei de l'any 2026, el qual finalitzarà el dissabte 12 de desembre del 2026.
- L'Horari de Servei marca els terminis efectius que s'han de complir durant els procediments d'adjudicació de capacitat d'infraestructura conforme la LSF i Ordre FOM 897/2005, descrits al Capítol 4 de la present DR.

2024

GENER

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				

FEBRER

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			

MARÇ

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

ABRIL

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					

MAIG

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		

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

JULIOL

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				

AGOST

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	

SETEMBRE

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						

OCTUBRE

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			

NOVEMBRE

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	

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					

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

2025

GENER

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		

FEBRER

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		

MARÇ

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						

ABRIL

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				

MAIG

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	

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						

JULIOL

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			

AGOST

Dl	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				1	2	3
3	4	5	6	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

SETEMBRE

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					

OCTUBRE

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		

NOVEMBRE

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

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				

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

PRINCIPALS FITES:

HORARI DE SERVEI 2024-2025		CALENDARI AJUST CONCERTAT			AJUSTAMENTS MENSUALS	
		2024		2025	2024	2025
15-des-24	Inici Horari de Servei 2024/2025	09-jun-24	Ajust concertat	08-jun-25	04-feb-24	02-feb-25
08-abr-24	Límit per a sol·licituds internacionals	09-feb-24	Sol·licituds	08-feb-25	03-mar-24	02-mar-25
15-jun-24	Límit per a sol·licituds nacionals	09-mar-24	Assignació provisional de capacitat	08-mar-25	07-abr-24	06-abr-25
07-jul-24	Assignació provisional de capacitat internacional	09-abr-24	Assignació definitiva de capacitat	08-abr-25	05-mai-24	04-mai-25
02-ago-24	Final del període d'al·legacions internacional	09-mai-25	Comunicació de l'anunci de trens	08-mai-25	04-ago-24	03-ago-25
15-ago-24	Assignació provisional de capacitat nacionall				01-set-24	07-set-25
19-ago-24	Assignació definitiva de capacitat internacional				06-oct-24	05-oct-25
16-set-24	Final del període d'al·legacions nacional				03-nov-24	02-nov-25
15-oct-24	Assignació definitiva de capacitat nacionall					
01-oct-24	Comunicació de l'anunci de trens					

Ús:

- Es poden designar altres dates per a Ajustos Concertats quan entrin en funcionament noves infraestructures.
- Aquestes dates es comunicaran amb l'antelació oportuna.
- Les dates internacionals estan alineades amb el calendari de RNE.

2025

GENER

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		

FEBRER

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		

MARÇ

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						

ABRIL

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				

MAIG

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	

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						

JULIOL

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			

AGOST

Dl	Dt	Dc	Dj	Dv	Ds	Dg
				1	2	3
3	4	5	6	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

SETEMBRE

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					

OCTUBRE

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		

NOVEMBRE

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

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				

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

2026

GENER

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	

FEBRER

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	

MARÇ

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					

ABRIL

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			

MAIG

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

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					

JULIOL

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		

AGOST

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						

SETEMBRE

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				

OCTUBRE

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	

NOVEMBRE

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						

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			

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

PRINCIPALS FITES:

HORARI DE SERVEI 2025-2026		CALENDARI AJUST CONCERTAT			AJUSTAMENTS MENSUALS	
		2025		2026	2025	2026
14-des-25	Inici Horari de Servei 2025/2026	08-jun-25	Ajust concertat	14-jun-26	02-feb-25	01-feb-26
14-abr-25	Límit per a sol·licituds internacionals	08-feb-25	Sol·licituds	14-feb-26	02-mar-25	01-mar-26
14-jun-25	Límit per a sol·licituds nacionals	08-mar-25	Assignació provisional de capacitat	14-mar-26	06-abr-25	05-abr-26
07-jul-25	Assignació provisional de capacitat internacional	23-mar-25	Fi del període d'al·legacions	29-mar-26	04-mai-25	03-mai-26
08-ago-25	Final del període d'al·legacions internacional	08-abr-25	Assignació definitiva de capacitat	14-abr-26	03-ago-25	02-ago-26
14-ago-25	Assignació provisional de capacitat nacionall	08-mai-25	Comunicació de l'anunci de trens	14-mai-26	07-set-25	06-set-26
25-ago-25	Assignació definitiva de capacitat internacional				05-oct-25	04-oct-26
15-set-25	Final del període d'al·legacions nacional				02-nov-25	01-nov-26
14-oct-25	Assignació definitiva de capacitat nacionall					
29-oct-25	Comunicació de l'anunci de trens					



Ús:

- Es poden designar altres dates per a Ajustos Concertats quan entrin en funcionament noves infraestructures.
- Aquestes dates es comunicaran amb l'antelació oportuna.
- Les dates internacionals estan alineades amb el calendari de RNE.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Apèndix B

Catàleg de Solcs Internacionals 2025/2026

SORTS DEL CORREDOR: FIGUERES V.- BARCELONA (CORREDOR MEDITERRANI)

Nº SOLC	BARCELONA M./CT.	FIGUERAS V.	LÍM. ADIF-TP FERRO	CONNEXIONS	CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS
46117	3:45	6:34	6:39	Lyon, Forbach	1500 t 750 m Loc 252 (Doble Tracció)
46191	05:07	08:17	08:23	Lyon, Forbach	1500 t 750 m Loc 256
46199	08:50	11:26	11:31	Lyon, Woippy	1500t 750m Loc 256
46195	19:50	23:03	23:08	Somain	1500t 750m Loc 256
Nº SOLC	**CONNEXIONS**	**LÍM. ADIF-TP FERRO**	**FIGUERAS V.**	**BARCELONA M. /CT.**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
46186	Somain	05:42	05:49	08:21	1500 t 750 m Loc 256
46188	Lyon, Forbach	18:00	18:08	20:58	1500 t 750 m Loc 256
46190	Lyon, Forbach	20:11	20:36	23:01	1500 t 750 m Loc 256
43248	Lyon, Forbach	21:05	21:12	00:12	1500 t 750 m Loc 252 (Doble Tracció)

SOLCS DEL CORREDOR: BADAJOZ -MÈRIDA (CORREDOR ATLÀNTIC)

Nº SOLC	MÉRIDA	BADAJOZ	KM. 517,6 (FRONTERA)	CONNEXIONS	CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS
40816	05:07	06:10	06:17	Entroncamento / La Salud	1140 t 450 m Loc 335
Nº SOLC	**CONNEXIONS**	**KM. 517,6 (FRONTERA)**	**BADAJOZ**	**MÉRIDA**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40819	Entroncamento / La Salud	01:38	2:40	03:33	1140 t 400 m Loc 335

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

SOLCS DEL CORREDOR: CERBERE- PORTBOU-BARCELONA-ALGESIRES-ALMERIA / MADRID (CORREDOR MEDITERRANI)

Nº SOLC	GRANOLLERS	-	PORTBOU	CONNEXIONS	CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS
40105	21:40	-	23:47	Metz, Amberes	960 t 500 m Loc 253
40893	20:23	-	22:46	Lyon, Forbach	960 t 500 m Loc 253
Nº SOLC	**CONNEXIONS**	**PORTBOU**	**-**	**GRANOLLERS**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40890	Lyon, Forbach	03:10	-	05:39	960 t 500 m Loc 253
40112	Metz, Amberes	04:15	-	06:20	960 t 500 m Loc 253
Nº SOLC	**CONSTANTÍ**		**PORTBOU**	**CONNEXIONS**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40117/6	19:45		00:40	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 253
40553/2	18:30		23:27	Metz, Amberes	960 t 450 m Loc 253
Nº SOLC	**CONNEXIONS**	**PORTBOU**		**CONSTANTÍ**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40110/1	Metz, Amberes	04:00		08:55	960 t 450 m Loc 253
40258/9	Lyon, Forbach	01:15		06:45	960 t 450 m Loc 253

(2) Solcs compartits amb el 40197 i el 40612/3 del Corredor Atlàntic.

Nº SOLC	GRISÉN	TARRAGONA	CERBÈRE	CONNEXIONS	CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS
40882/3	19:10	01:36	06:53	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 253
Nº SOLC	**CONNEXIONS**	**CERBÈRE**	**TARRAGONA**	**GRISÉN**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40586/7	Lyon, Forbach	00:46	04:31	09:08	960 t 450 m Loc 253
Nº SOLC	**ALGECIRAS**	**VICÁLVARO CL.**	**CERBÈRE**	**CONNEXIONS**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40152/3 (2)	17:04	12:30	03:56	Lyon, Modane	1060 t, 450 m, Loc 335/253 960 t 500 m Loc 253
Nº SOLC	**CONNEXIONS**	**CERBÈRE**	**VICÁLVARO CL.**	**ALGECIRAS**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40512/3 (2)	Lyon, Modane	22:55	12:31	08:40	1080 t, 450 m, Loc 253 1080 t, 450 m, Loc 253/335
Nº SOLC	**ALMERÍA**	**VICÁLVARO CL.**	**CERBÈRE**	**CONNEXIONS**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40459 (2) +40152/3	19:30	11:45	03:55	Lyon, Modane	750 t, 430 m, Loc 335 960 t, 450 m, Loc 253
Nº SOLC	**CONNEXIONS**	**CERBÈRE**	**VICÁLVARO CL.**	**ALMERÍA**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
50512/3 + 40546 (2)	Lyon, Modane	22:54	12:33	10:40	1080 t, 450 m, Loc 253 960 t 430 m Loc 335
Nº SOLC	**MURCIA**	**SILLA**	**CERBÉRE**	**CONNEXIONS**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40492/3	06:45	14:25	00:17	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 335 1000t 500 m Loc 253
40248/9	-	15:15	00:37	Lyon, Forbach	1000 t 500 m Loc 253
40246/7	-	20:40	04:32	Lyon, Forbach	1000 t 500 m Loc 253
Nº SOLC	**CONNEXIONS**	**CERBÈRE**	**SILLA**	**MURCIA**	**CÀRREGA, LONGITUD I LOCOMOTORA TIPUS**
40846/7	Lyon, Forbach	2:17	09:57	16:11	1000 t 450 m Loc 253 960 t 450 m Loc 335
40844/5	Lyon, Forbach	12:35	21:42	-	1000 t 450 m Loc 253
40276/7	Lyon, Forbach	09:15	18:13	-	1000 t 450 m Loc 253

Apèndix 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 EN EL SEGÜENT ENLLAÇ:

Models Sol·licitud



Apèndix D

Documentació de referència

Actualitzat a 28 de febrer del 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 Vílnius 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 10 reunió del Comitè d'Experts Tècnics de l'Organització intergovernamental per als Transports Internacionals per Ferrocarril (OTIF).

BOE 40, de 15 de febrer del 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 a la seva 55a sessió celebrada a Berna el 30 de maig de 2018.

BOE 145, de 18 de juny del 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 experts per al transport de mercaderies perilloses mitjançant procediment escrit.

BOE 120, de 20 de maig del 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 del 2011.

Conveni Internacional sobre Harmonització dels Controls de Mercaderies a les Fronteres (Conveni sobre Harmonització), Ginebra 21 d'octubre de 1982, pel qual es modifica l'Annex 9 "Agilització dels procediments d'encreuament de fronteres en el transport ferroviari internacional de mercaderies" .

Modificació del DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 30 de novembre del 2011.

NORMATIVA EUROPEA

1. - REGLAMENTS

Reglament (CEE) núm. 1108/1970, del Consell, de 4 de juny de 1970. Pel que 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 del 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 del 2007.

R**eglament (CE) 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre del 2007.** Sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i pel qual es deroguen els Reglaments (CEE) núm. 1191/69 i (CEE) núm. 1107/70 del Consell.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre del 2007.

M1 Reglament (UE) 2338/2016 DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL de 14 de desembre de 2016.

Reglament (CE) 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre del 2007. Sobre els drets i obligacions dels viatgers de ferrocarril. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre del 2007.

Vigent fins al 6 de juny de 2023, data en què entra en vigor el Reglament (UE) 2021/782 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, publicat al DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L172/1, de 17 de maig de 2021.

Reglament (CE) 451/2008 del Parlament Europeu i del Consell, del 23 d'abril del 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 del 2008.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Reglament (CE) 169/2009 del Consell, de 26 de febrer del 2009. Pel que 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 del 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 del 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 del 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 del 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 del 2013.

M3 Reglament (UE) 2015/302 de la Comissió, de 26 de febrer del 2015.

M4 Reglament d'Execució (UE) 2019/775 de la Comissió de 16 de maig del 2019.

Reglament (UE) Núm. 1078/2012 de la Comissió, de 16 novembre de 2012. Relatiu a un mètode comú de seguretat en matèria de vigilància que han d'aplicar les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures que hagen obtingut un certificat de seguretat o una autorització de seguretat, així com les entitats encarregades del manteniment.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 17 de novembre del 2012.

Reglament (UE) Núm. 321/2013 de la Comissió, de 13 març de 2013. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa al subsistema "material rodant - vagons 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 del 2013.

Modificat per:

M1 Reglament (UE) 1236/2013 DE LA COMISSIÓ de 2 de desembre del 2013.

M2 Reglament (UE) 2015/924 de la Comissió, de 17 de juny del 2015.

M3 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió de 16 de maig del 2019.

M4 Reglament d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost del 2023.

Reglament d'Execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril del 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 del 2013.

Modificat per: M1 Reglament d'Execució (UE) 2015/1136 de la Comissió, de 14 de juliol del 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 Transporte, motiu pel qual es deroga la Decisió núm. 661/2010/UE

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 20 de desembre del 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 del 2014.

Reglament (UE) Núm. 1299/2014 de la Comissió, de 18 de novembre del 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 del 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió de 16 de maig del 2019.

M2 Reglament d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost del 2023.

Reglament (UE) Núm. 1300/2014 de la Comissió, de 18 de novembre del 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 del 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 tal d'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 del 2023.

Reglament (UE) Núm. 1301/2014 de la Comissió, de 18 de novembre del 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 del 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2018/868 de la Comissió, de 13 de juny del 2018.

M2 Reglamentd'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 del 2023.

Reglament (UE) Núm. 1302/2014 de la Comissió, de 18 de novembre del 2014. Sobre l'especificació tècnica d'interoperabilitat del subsistema de material rodant "locomotores i material rodant de rodalies" del sistema ferroviari a la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 de desembre del 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2018/868 de la Comissió, de 13 de juny del 2018. DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 14 de juny del 2018.

M2 Reglamed'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 del 2023.

Reglament (UE) Núm. 1303/2014 de la Comissió, de 18 de novembre del 2014. Sobre especificació tècnica d'interoperabilitat relativa a la "seguretat als túnels ferroviaris" del sistema ferroviari de la Unió Europea.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 12 de desembre del 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió, de 16 de maig del 2019.

M2 Reglament d'Execució (UE) 2020/387 de la Comissió, de 9 de març del 2020.

Reglament (UE) Núm. 1304/2014 de la Comissió, de 26 de novembre del 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 del 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2019/774 de la Comissió de 16 de maig del 2019.

M2 Reglament d'Execució (UE) 2019/776 de la Comissió de 16 de maig del 2019.

M3 Reglament d'Execució (UE) 2023/1694 de la Comissió, de 10 d'agost del 2023.

Reglament (UE) Núm. 1305/2014 de la Comissió, d'11 de desembre del 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 del 2014.

M1 Reglament d'Execució (UE) 2018/278 de la Comissió, de 23 de febrer del 2018: es modifica l'annex del Reglament.

M2 Reglament d'Execució (UE) 2019/778 de la Comissió, de 16 de maig del 2019.

M3 Reglament d'Execució (UE) 2021/541 de la Comissió, de 26 de març del 2021.

Reglament d'Execució (UE) núm. 10/2015 de la Comissió, de 6 de gener de 2015. Sobre criteris per als candidats a obtindre 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 del 2015.

Reglament d'Execució (UE) núm. 171/2015 de la Comissió, de 4 de febrer del 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 del 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 de 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 del 2015.

Reglament d'Execució (UE) núm. 909/2015 de la Comissió, de 12 de juny del 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 del 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 del 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 del 2015.

Reglament d'Execució (UE) núm. 545/2016 de la Comissió, de 7 d'abril del 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 del 2016.

Reglament d'Execució (UE) núm. 796/2016 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig del 2016. Relatiu a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i per el que es deroga el Reglament (CE) núm. 881/2004.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 26 de maig del 2016.

Reglament (UE) núm. 2337/2016 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de desembre del 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 del 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 del 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 del 2017.

Reglament d'Execució 2177/2017 de la Comissió, de 22 de novembre del 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 del 2017.

Reglament d'Execució (UE) 545/2018 de la Comissió, de 4 d'abril del 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 del 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 del 2018. Relatiu a les estadístiques sobre transport ferroviari. Queda derogueuo el Reglament (CE) 91/2003, de 16 de desembre de 2002.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 2 de maig del 2018.

Reglament Delegat (UE) 761/2018 de la Comissió, de 16 de febrer del 2018. Pel que s'estableixen mètodes comuns de seguretat per a la supervisió per les autoritats nacionals de seguretat després de l'expedició d'un certificat de seguretat únic o una autorització de seguretat d'acord amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 1077/2012 de la Comissió

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 25 de maig del 2018.

Modificat per: Reglament Delegat (UE) 2020/782 de la Comissió de 12 de juny de 2020 pel que fa a les dates d'aplicació després de la pròrroga del termini de transposició de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell.

Reglament Delegat (UE) 762/2018 de la Comissió, de 8 de març del 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) n° 1158/2010 i (UE) núm. 1169/2010 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 25 de maig del 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 del 2018. Pel que 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 del 2018.

Reglament d'Execució (UE) 764/2018 de la Comissió, de 2 de maig del 2018. Sobre les taxes i els cànons 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 del 2018.

Reglament d'Execució (UE) 867/2018 de la Comissió, de 13 de juny del 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 del 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 del 2018. Pel qual es modifica l'annex I del Reglament (CEE) núm. 2658/87 del Consell relatiu a la nomenclatura aranzelària i estadística ia l'aranzel duaner comú.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 31 d'octubre del 2018.

Reglament d'Execució (UE) 250/2019 de la Comissió de 12 de febrer del 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) no 201/2011 de la Comissió.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 13 de febrer del 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 del 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 del 2019.

Modificat pel: Reglament d'Execució (UE) 2023/1693 de la Comissió de 10 d'agost del 2023.

Reglament d'Execució (UE) 777/2019 de la Comissió de 16 de maig del 2019. Sobre les especificacions comunes del registre de la infraestructura ferroviària i pel qual es deroga la Decisió dExecució 2014/880/UE. (Noves especificacions del RINF).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 27 de maig del 2019.

Reglament d'Execució (UE) 778/2019 de la Comissió de 16 de maig del 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 del 2019.

Reglament d'Execució (UE) 779/2019 de la Comissió de 16 de maig del 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 del 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 de Execución (UE) 2019/779 pel que fa a les mesures per prorrogar la validesa de determinats certificats de les entitats ferroviàries encarregades del manteniment ia determinades disposicions transitòries a causa de la pandèmia de COVID-19.

Recomanació (UE) 780/2019 de la Comissió, de 16 de maig de 2019, Sobre disposicions pràctiques per expedir autoritzacions de seguretat als administradors d'infraestructures.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA de 27 de maig del 2019.

Reglament d'Execució (UE) 424/2020 de la Comissió de 19 de març de 2020, relatiu a la presentació de 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 del 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'atindre els informes de recerca d'accidents i incidents ferroviaris.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L132/10 de 27 d'abril del 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, ia 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 del 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, al ajornament de determinats controls periòdics i formació contínua en certs àmbits de la legislació en matèria de transport ia 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 del 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril (en vigor a partir del 6 de juny del 2023).

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L172/1, de 17 de maig del 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) no 1316/2013 i (UE) no 283/2014.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L249/38, de 14 de juliol del 2021.

Reglament d'Execució (UE) 2023/1695 de la Comissió de 10 d'agost del 2023, ssobre 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 del 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 realitzen 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 al sistema ferroviari de la Comunitat.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 315, de 3 de desembre del 2007.

Modificat per:

M1 DIRECTIVA 2014/82/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent a efectes de l'EEE de 24 de juny del 2014.

M2 DIRECTIVA 2016/82/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent a efectes de l'EEE d'1 de juny del 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 del 2008. Sobre el transport terrestre de mercaderies perilloses.

DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA L 260, de 30 de setembre del 2008.

Modificat per:

M1 DECISIÓ DE LA COMISSIÓ 2009/240/CE de 4 de març del 2009.

M2 DECISIÓ DE LA COMISSIÓ 2010/187/UE de 25 de març del 2010.

M3 DIRECTIVA 2010/61/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent a efectes de l'EEE de 2 de setembre del 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 del 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 del 2013.

M8 DIRECTIVA 2014/103/UE DE LA COMISSIÓ Text pertinent als efectes de l'EEE de 21 de novembre de 2014.

M9 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2015/217 DE LA COMISSIÓ del 10 d'abril del 2014.

M10 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2015/974 DE LA COMISSIÓ del 17 de juny del 2015.

M11 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2016/629 DE LA COMISSIÓ del 20 d'abril del 2016.

M12 DIRECTIVA DE LA COMISSIÓ 2016/2309/UE, de 16 de desembre.

M13 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2017/695 DE LA COMISSIÓ, del 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, del 29 de juny.

M16 DIRECTIVA 2018/1846 DE LA COMISSIÓ de 23 de novembre del 2018.

M17 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2019/1094 DE LA COMISSIÓ, de 17 de juny

M18 Reglament (UE) 2019/1243, del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny del 2019.

M19 DECISIÓ D'EXECUCIÓ (UE) 2020/1241, DE LA COMISSIÓ. Text pertinent a l'efecte de l'EEE de 28 d'agost del 2020.

M20 DIRECTIVA DELEGADA (UE) 2020/1833, DE LA COMISSIÓ



Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre del 2012. Per la qual cosa s'estableix un espai ferroviari europeu únic.
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 14 de desembre del 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 del 2017.

Directiva 2014/94/UE del Parlament Europeu i del Consell, del 22 d'octubre del 2014. Relativa a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius.
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 28 d'octubre del 2014.

Directiva 2016/797/UE del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig del 2016. Sobre interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Unió Europea.
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 26 de maig del 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 del 2016. Sobre seguretat ferroviària.
DIARI OFICIAL DE LA UNIÓ EUROPEA, de 26 de maig del 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 Manxa.
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 completin el procés de transposició fins al 31 d'octubre de 2020.

---

3. - DECISIONS D'EXECUCIÓ

Decisió d'Execució de la Comissió 2011/665/UE del 4 d'octubre del 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 del 2019.

M2 Reglament d'Execució 2023/1696, de la Comissió de 10 d'agost del 2023.

Decisió Delegada (UE) 2017/1474 de la Comissió de 8 de juny del 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 del 2017.

M1 Reglament d'Execució 2019/776, de la Comissió de 16 de maig del 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.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador d'Infraestructures Ferroviàries" (ADIF) i altres mesures urgents a l'ordre econòmic

BOE de 14 de desembre del 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 3 de desembre del 2013.

Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, BOE de 30 de setembre del 2015.

M1 Reial decret llei 23/2018, de 21 de desembre, de transposició de directives en matèria de marques, transport ferroviari i viatges combinats i serveis de viatge vinculats. BOE de 27 de desembre de 2018.

M2 Llei 6/2018, del 3 de juliol.

M3 Reial decret llei 28/2020, de 22 de setembre.

M4 Llei 10/2021, del 9 de juliol.

M5 Llei 13/2021, de 1 d'octubre.

M6 Llei 4/2022, de 25 de febrer del 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, de 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 del 2004.

SE SUPRIMEIX la disposició transitòria 1.1, per Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol.

ES MODIFICA la disposició addicional 11, pel Reial decret 623/2014, de 18 de juliol.

ES DEROGA el títol VI, pel Reial decret 657/2013, de 30 d'agost.

ES MODIFICA l'art. 56, per Reial decret 641/2011, de 9 de maig.

ES MODIFICA:

Els arts. 129 i 134, pel Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

Els arts. 54 a 56 i 78.2.f) i SE SUPRIMEIX la disposició addicional 10, per Reial Decret 100/2010, de 5 de febrer.

L'article 134 pel Reial decret 1006/2015, de 6 de novembre

ES DEROGA els capítols V i VI del títol III i ES MODIFICA els arts. 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 i 3, 82, 88, 133, 134.2 i l'annex, pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny.

ES DEROGA la disposició addicional 14 i ES MODIFIQUEN determinats preceptes, per Reial Decret 354/2006, de 29 de març.

ES MODIFICA: 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, por Reial Decret 271/2018, d'11 de maig (Ref. BOE-A-2018-6372).

Reial Decret 2395/2004, de 30 de desembre. Pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

BOE de 31 de desembre del 2004.

SE MODIFICA 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 desembre.

ES MODIFICA:

L'art. 15.1, pel Reial decret 104/2011, de 28 de gener.

Els arts. 3.1 i 16.1.p), pel Reial decret 458/2010, de 16 d'abril.

CORRECCIÓ d'errades al BOE núm. 23 de 27 de gener del 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 maneres de transport per a persones amb discapacitat.

BOE de 4 de desembre del 2007.

CORRECCIÓ d'errades al BOE núm. 55, de 4 de març del 2008.

ES MODIFICA els annexos I i IX, per Reial decret 1276/2011, de 16 de setembre.

Modificat pel Reial decret 537/2019, de 20 de setembre, pel qual es modifica el Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat.

Reial Decret 1579/2008, de 26 de setembre. Pel 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 realitzen serveis d'interoperabilitat transfronterera al sector del transport ferroviari.

BOE de 4 d'octubre de 2008.

Reial Decret 626/2013, de 2 d'agost. Pel qual s'estableixen sis certificats de professionalitat de la família professional Transport i manteniment de vehicles que s'inclouen al Repertori Nacional de certificats de professionalitat i s'actualitzen els certificats de professionalitat establerts com a annex V del Reial decret 723/2011, de 20 de maig i com a annex V del Reial decret 1539/2011, de 31 d'octubre.

BOE de 18 de setembre de 2013.

Reial Decret 657/2013, de 30 d'agost. Pel qual s'aprova l'Estatut Orgànic de la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència.

BOE de 31 d'agost de 2013.

Reial Decret 1044/2013, de 27 de desembre. Pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocitat.

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 de Recerca d'Accidents Ferroviaris.

BOE de 19 de juliol de 2014.**Reial Decret 627/2014, de 18 de juliol.** D'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i familiars.

BOE de 19 de juliol de 2014.

Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, D'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i familiars.

BOE de 19 de juliol de 2014..

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Reial Decret 1072/2014, de 19 de desembre. Pel qual es crea l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i se n'aprova l'Estatut.

BOE de 23 de desembre de 2014.

Reial Decret 664/2015, de 17 de juliol. Pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

BOE de 18 de juliol de 2015.

Modificat pel Reial decret 292/2016, de 15 de juliol, pel qual es modifica la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat pel Reial decret 1011/2017, d'1 de desembre, pel qual es modifica el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat pel Reial decret 695/2018, de 29 de juny, pel qual es modifica el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, i el Reial decret 1011/2017, d'1 de desembre.

Modificat per Reial decret 1513/2018, de 28 de desembre, pel qual es modifica la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual es aprova el Reglament de Circulació Ferroviària.

Modificat pel Reial decret 469/2021, de 29 de juny, pel qual es modifica el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació Ferrocarril.

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 del 2020.

Reial Decret 524/2023, de 20 de juny, pel qual s'aprova la Norma Bàsica de Protecció Civil.

BOE de 29 d'octubre del 2020.

---

3. - ORDRES MINISTERIALS

Orde FOM/605/2004 de 27 de febrer. Sobre capacitació professional dels consellers de seguretat per al transport de mercaderies perilloses per carretera, per ferrocarril o per via navegable.

BOE d'9 de març del 2004.

Orde 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

Orde FOM/32/2005, de 17 de gener. Per la qual es crea la Comissió de Coordinació de les Activitats Ferrocarrils.

BOE de 21 de gener de 2005.

Orde FOM/897/2005, de 7 d'abril. Relativa a la Declaració sobre la Xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

BOE de 9 d'abril de 2005.

Modificacions:

S'AFEGEIX l'art. 5 bis per Ordre FOM/642/2018, de 13 de juny.

l'art. 10, per Ordre FOM/1977/2015, de 29 de setembre.

S'AFEGEIX la disposició addicional única, per Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer.

ES MODIFICA l'art. 11.b), per Ordre FOM/420/2014, de 7 de març.



Orde FOM/1269/2006, de 17 d'abril. Per la qual s'aproven els Capítols 6 Balast i 7 Subbalast, del plec de prescripcions tècniques generals de materials ferroviaris.

BOE 1 de maig de 2006.

Orde 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.

Orde FOM/2924/2006, 19 de setembre. Per la qual es regula el contingut mínim de l'informe anual per al transport de mercaderies perilloses per carretera, per ferrocarril o via fluvial.

Orde FOM/3671/2007, de 24 de setembre. Per la qual s'aprova la Instrucció sobre accions a considerar al projecte de ponts de ferrocarril (IAPF-07).

BOE 17 de desembre de 2007. Correcció errors BOE 1 de novembre del 2008.

Ordre FOM/2257/2010, de 2 d'agost. Per la qual s'estableix la data a partir de la qual la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries assumirà les competències en matèria de certificats de seguretat establertes al Reglament sobre Seguretat a la Circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE de 23 d'agost de 2010.

Orde FOM/2872/2010, de 5 de novembre. Per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols habilitants que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat en la circulació, així com el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del personal esmentat.

BOE de 9 de novembre de 2010.

Correcció errades BOE 26 d'11 de febrer del 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.

Orde FOM/3317/2010, de 17 de desembre. Per la qual s'aprova la Instrucció sobre les mesures específiques per a la millora de l'eficiència en l'execució de les obres públiques d'infraestructures ferroviàries, carreteres i aeroports del Ministeri de Foment.

BOE 23 de desembre de 2010.

Orde FOM/2818/2012, de 28 de desembre. Per la qual es fixen els criteris de segregació d'actius i passius de l'entitat Pública Empresarial Ferrocarrils Espanyols de Via Estreta (FEVE) entre l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) i RENFE-Operadora.

BOE de 31 de desembre de 2012.

Ordre ECD/101/2013, de 23 de gener. Per la qual s'estableix el currículum del cicle formatiu de grau mitjà corresponent al títol de Tècnic en Manteniment de Material rodant del ferrocarril.

BOE d'1 de febrer del 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 d'Infraestructures Ferroviàries que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocitat.

BOE d'28 de desembre del 2013.

Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer. Per la qual es desenvolupen principis bàsics d'aplicació d'incentius al sistema dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries, establertes a l'Art. 73 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari.

BOE d'12 de febrer del 2015.

Orde FOM/710/2015, de 30 de gener. Per la qual s'aprova el catàleg de línies i els trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE d'23 d'abril del 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).

Orde FOM/1630/2015, de 14 de juliol. Per la qual s'aprova la Instrucció ferroviària de gàlibs.

BOE d'4 d'agost del 2015.

M1 Ordre TMA/135/2023, de 15 de febrer (Ref. BOE-A-2023-4324)

Orde 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 d'4 d'agost del 2015.

Orde FOM/1613/2016, de 4 d'octubre. Per la qual es modifica l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols habilitants que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat a la circulació, així com el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del personal esmentat.

BOE d'8 d'octubre del 2016.

Orde 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 d'19 de gener del 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 vagons de mercaderies regulat a l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener.

BOE d'7 de maig del 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 d'19 de novembre del 2022.

Orde 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 d'30 de desembre del 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 gàlibs 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 del 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 del 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 del 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 la "Especificació tècnica per a l'harmonització del material rodant ferroviari: Vagons".

BOE d'14 d'agost del 2009. Correcció d'errades al BOE de 3 de desembre de 2009.

Resolució de 10 de juliol de 2009, de la Direcció General d'infraestructures Ferroviàries. Per la qual s'aprova l'Especificació Tècnica d'Homologació de Material Rodant Ferroviari: Material Rodant Auxiliar".

BOE d'19 d'agost del 2009. Correcció d'errades al BOE de 4 de desembre de 2009.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Resolució de 22 de març de 2010, de la Direcció General de Transport Terrestre. Per la qual es publica l'Acord de Consell de Ministres de 5 de març de 2010, pel qual s'adapta a la situació actual del transport ferroviari el reglament (CE) núm. 1371/2007, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 de octubre de 2007, sobre els drets i les obligacions dels viatgers per ferrocarril.

BOE d'1 de maig de 2010.

Resolució de 29 de juny de 2011, de la Subsecretaria del Ministeri de Foment. Per la qual s'estableix el procediment per a la presentació de l'autoliquidació i les condicions per al pagament per via telemàtica de diverses taxes corresponents al Ministeri de Foment.

BOE d'16 de juliol del 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 Velocitat, pel qual s'acorda encomanar la realització de determinades tasques a l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif)

BOE d'11 de febrer del 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 Velocitat, per la qual s'encomana la realització de determinades tasques a l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

BOE d' 26 d'abril de 2014.

Resolució de 27 de juny de 2014, de la Secretària d'Estat d'infraestructures, Transport i Habitatge. Per la qual es publica l'Acord del Consell de Ministres de 13 de juny de 2014, pel qual es determina el nombre i la vigència dels títols habilitants per a la prestació de serveis de transport ferroviari de viatgers en règim de concurrència en determinades línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

BOE d'4 de juliol del 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 mètrica i la Norma Bàsica de Seguretat del Material.

BOE d'26 de novembre del 2015.

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

BOE d'27 de gener del 2016.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

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 d'14 de desembre del 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 d'infraestructures ferroviàries, sobre delegació de competències.

BOE d'1 d'octubre del 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 d'Infraestructures Ferroviàries, sobre delegació de competències, pel qual s'aprova la Resolució de la Presidenta de l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (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 del 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 Velocitat, sobre delegació de competències.

BOE d'1 d'octubre del 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 Velocitat, sobre delegació de competències, pel qual s'aprova la Resolució de la Presidenta de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocitat, de 29 de juny de 2021, per la qual es deleguen determinades competències en òrgans interns de l'Entitat

BOE d'1 d'octubre del 2021.

Resolució de 29 de novembre de 2021, de l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, per la qual es crea la Seu Electrònica i es determina la posada a disposició de les notificacions en aquesta seu.

BOE d'17 de desembre del 2021.

---

5. - RESOLUCIONS DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Resolució de 9 de juliol de 2019, de l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries. per la qual es publica el Conveni d'encomana de gestió a l'entitat Pública Empresarial Adif-Alta Velocitat, per a l'execució dactivitats de caràcter material o tècnic.

BOE d' 8 d'agost del 2019.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Resolució de 10 de gener de 2020, de la Presidència de l'Entitat Pública Empresarial Adif-Alta Velocitat, per la qual es publica el Conveni de comanda de gestió a l'entitat pública empresarial Adif, per executar activitats de caràcter material o tècnic.

BOE d'10 de febrer del 2020.

Resolució de 15 d'abril de 2020, de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocitat, per la qual es publica l'Addenda al Conveni de comanda de gestió a l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries per a l'execució d'activitats de caràcter material o tècnic.

Resolució de 29 de novembre de 2021, de l'Entitat Pública Empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, per la qual es crea el Registre electrònic.

Resolució de 29 de novembre de 2021, de l'Entitat Pública Empresarial Adif-Alta Velocitat, 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 Velocitat, 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 web oficial de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviaria (AESF):

- Normativa nacional: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria
- Normativa europea: https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad



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	Protecció automàtica del tren
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 Laterall
BT	Bloqueig Telefònic
CE	Comissió Europea
CIAF	Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris
CNMC	Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència
CTC	Control centralitzat del trànsit
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 mesura de l'energia)
ETI	Especificacions Tècniques d'Interoperabilitat
ERTMS	Sistema europeu de gestió del trànsit ferroviari
ETCS	Sistema Europeu de Control de Trens
GC	Gestor de capacitat
GSM-R	Sistema global de comunicacions mòbils – Ferrocarrils
H24	Centre de Gestió de Xarxa H24
LSF	Llei del Sector Ferroviari
LZB	Línies tren que influeixen
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	Reglament de Circulació Ferroviària
REF	Matrícula especial del ferrocarril
RFIG	Xarxa Ferroviària d'Interès General
RME	Responsable de Mesura Embarcada
RNE	Rail Net Europe
RSF	Reglament del Sector Ferroviario

ACRÒNIMS	
SIGES	Sistema de Gestió de Trens Especials
SIPSOR	Sistema informàtic de Petició de Solcs Ocasionals i Regulars
SYACIS	Sol·licitud i Adjudicació de Capacitat a les Instal·lacions de Servei
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport / Xarxa Transeuropea de Transport
TERFN/RTTT	Trans European Rail Freight Network / Xarxa Transeuropea de Transport de Mercaderies
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenidor)
UE	Unió Europea
UIC	Unió Internacional de Ferrocarrils
UTI	Unitat de Transport Intermodal



DEFINICIONS

Acord Marc: Acord celebrat entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i un candidat, per un període de vigència superior al de l'hora de servei, en què s'estableixen les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat, el procediment per satisfer les seves legítimes necessitats comercials sense minvar els drets dels altres Candidats i en què es podran establir les pautes de col·laboració per a la millora de la qualitat dels serveis oferts.

Adjudicació: Atorgament per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, del dret a servir-se de capacitat d'infraestructura ferroviària.

Administrador d'Infraestructures: Tot organisme o empresa responsable de l'explotació, el manteniment i la renovació de les infraestructures ferroviàries en una xarxa, i igualment responsable de participar en el seu desenvolupament conforme a les normes que estableixi l'Estat membre dins del marc de la seva política general en matèria de desenvolupament i finançament 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 a 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 d'infraestructures ferroviàries per a l'adequació del Pla de transport.

Ajustament de Servei Concertat: 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 Transports dels Operadors. S'hi 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 transport de viatgers o mercaderies en qüestió.

Anunci de trens: Declaració formal per part de les EE.FF. dels dies concrets de circulació dels trens.

Baixador: Infraestructura ferroviària per a la pujada i baixada de viatgers.

Aplicació per a la Sol·licitud i Adjudicació de Capacitat a les Instal·lacions de Servei (SIACIS): És l'aplicació informàtica que Adif posa a la disposició de les EE.FF. i altres Candidats (titulars de material rodant, agents de transport, carregadors, i els operadors de transport combinat) en el procés de sol·licitud i adjudicació de la capacitat a les instal·lacions de servei.

Autoritat Responsable de la Seguretat: És l'organisme nacional encarregat de les funcions relatives a la seguretat en la circulació ferroviària o qualsevol organisme binacional a què els estats membres hagen 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 exigirà que el vehicle ferroviari amb què es facin compti amb una autorització provisional de circulació atorgada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries. El sol·licitant ha de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària les autoritzacions provisionals de circulació oportunes.

Autorització de Transport Excepcional: És un document establert per la CPCTE, presidida per la Direcció de Seguretat a la Circulació, on, derivades de l'Estudi de Viabilitat, s'estableixen les condicions de transport i les prescripcions de circulació que s'hauran de complir en el transcurs d'aquest. En cas que siga necessari, es podrà 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 inexistència del mateix, suportat per l'explotador de la instal·lació de servei i que estigui en consonància amb l'índex mitjà registrat al sector durant els darrers anys.

Bloqueig: Sistema o procés l'objectiu del qual és garantir que els trens que circulin per la mateixa via i en el mateix sentit, ho facin separats a una distància que n'impedeixi l'abast, i que quan un tren circuli per una via, no en circuli un altre en sentit contrari per la mateixa via.

Calendari d'adjudicació de capacitat d'infraestructura: Calendari de terminis que haurà de seguir una EF o Candidat Habilitat per sol·licitar l'adjudicació de capacitat d'infraestructura.

Candidats: Les empreses ferroviàries i les agrupacions empresarials internacionals que constitueixin aquestes empreses. Així mateix, les administracions públiques amb competències en matèria de transport ferroviari que tinguen interès de servei públic en l'adquisició de capacitat o els consignataris, els carregadors i les empreses transportistes i operadors de transport que, sense tindre la consideració d'empreses ferroviàries, tinguen interès comercial en l'adquisició de capacitat.

Cantó: Es defineix com a cantó de bloqueig a 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 donat, tenint en compte el temps necessari per accedir a la instal·lació de servei o per abandonar-la.

Carregador: Infraestructura ferroviària de titularitat pública o privada, consistent en una instal·lació de vies per a la càrrega, descàrrega i estacionament de vagons amb enllaç a una línia mitjançant una o més agulles de plena via (o 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 la funció principal de la qual és la coordinació de la gestió del trànsit ferroviari amb les diferents delegacions de circulació i centres de regulació i control de la xarxa d'alta velocitat. Així com facilitar a les EE.FF. solucions alternatives davant de canvis en la programació dels seus trànsits, i qualsevol altra solució que ajudi a mantindre la regularitat i normalitat en les seves circulacions. També i si les condicions d'explotació ho requereixen, establirà plans alternatius de transport davant les diferents contingències i incidències que es 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 utilitzarà i de les condicions del seu manteniment, a fi de controlar els riscos i operar a la xarxa de manera 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 han de ser contemplades als solcs que s'assignin als operadors. Estan compostes per personal d'Adif de manteniment d'infraestructura, construcció d'infraestructura i circulació.

Coordinació: Procés mitjançant el qual el Gestor de Capacitats i els Candidats intenten resoldre situacions de conflicte de sol·licituds i adjudicacions de capacitat infraestructura.

Declaració sobre la Xarxa (DR): Document on s'exposen les característiques de la infraestructura posada a la disposició de les EE.FF. i les condicions d'accés a aquesta. Detalla les normes generals, terminis, procediments i criteris relatius als sistemes de cànons i adjudicació de capacitat. Així mateix, conté qualsevol altra informació que puga ser necessària 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.

Companyia 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 aquelles que aportin exclusivament la tracció.

Entitat Encarregada del Manteniment: Entitat encarregada del manteniment de vehicles ferroviaris, registrada com a tal al Registre Especial Ferroviari i que assumeix la responsabilitat de les següents funcions de manteniment: 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 poder obtindre 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.

Explicació: 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 se situen les seves instal·lacions.

Explotació de la Infraestructura Ferroviària: Adjudicació de solcs ferroviaris, gestió del trànsit i fixació de cànons per l'ús de la infraestructura.

Explotador de la Instal·lació de Servei: L'entitat privada o pública responsable de la gestió d'una o diverses de les instal·lacions de servei especificades a l'article 42 de la LSF, o de la prestació a empreses ferroviàries d'un o més dels serveis als quals estan destinats aquestes instal·lacions i de els complementaris i auxiliars definits a la LSF.

Factor d'Imputació (Fi): Percentatge de responsabilitat de lindicador indicat 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 administrada per Adif i per ADIF-Alta Velocitat, al qual els candidats remeten les sol·licituds de capacitat d'infraestructura. A Adif s'emmarca a la Direcció de Gestió de Capacitat de la Direcció General de Circulació i Gestió Capacitat d'Adif.

GTRENES: Aplicació d'Adif, orientada a la gestió de trens quant a les seves composicions i característiques, així com a les alteracions que pateixin en el recorregut segons el pla de transports en períodes inferiors a un dia. Està disponible per a tots els EE.FF., telemàticament mitjançant protocols de connexió segura.

Habilitació: Document que faculta el titular de la mateixa per exercir unes funcions la capacitat de les quals per a exercir-les ha estat acreditada mitjançant la superació d'una formació reglada, conforme al RD 664/2015 RCF.

Habilitacions d'un Centre de Manteniment: Autorització atorgada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries que faculta un centre de manteniment de material rodant titular per realitzar cada intervenció de manteniment o conjunt d'operacions de manteniment sobre un determinat tipus o classe de vehicle ferroviari.

Homologació d´un Centre de Manteniment: Autorització atorgada per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a un centre de manteniment de material rodant ferroviari en què es reflecteix que compleix les condicions reglamentàries, tècniques i operatives exigides per poder exercir la seva activitat.

Horari de Servei: Document en què s'inclou el conjunt de totes les dades que determinen els moviments planificats de trens i material rodant que tindran lloc sobre una determinada infraestructura, 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 determinats períodes, ni tan sols després de coordinació de les diferents sol·licituds de capacitat.

Itinerari: Recorregut que fa un tren, quan es pot anar per diferents línies, d'un origen a una destinació.

Itinerari Alternatiu: itinerari diferent entre el mateix origen i el mateix destí sempre que hi haja 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 seva condició d'empresa ferroviària, condició que pot estar limitada a la prestació de determinats tipus de serveis de transport.

Línia: Parteix de la infraestructura ferroviària que uneix dos punts determinats i que està integrada pels següents elements: plataformes de la via, superestructura de via (que inclou el balast i el material de via, com travesses, subjeccions, carrils, desviaments i aparells), obres civils, com ponts, passos superiors, viaductes i túnels, totes les instal·lacions d'electrificació (incloent 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 d'infraestructures ferroviàries 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. - Realitzar els moviments necessaris per al canvi d'ample als trens la tecnologia dels quals ho admet, als canviadors d'ample. Portar o portar material de dependències de plena via sense senyal de protecció telemandada des de l'estació o el CTC. Realitzar moviments de material entre dependències col·laterals que es complementen constituint un complex ferroviari logístic.

Manual de Capacitats: Document complementari a la DR on es detallen les normes específiques d'assignació de capacitats aplicables a cada línia de la vermell.

Material Rodant Auxiliar: Es considera material rodant auxiliar aquells vehicles ferroviaris que estan específicament habilitats per a les tasques de supervisió, reconeixement i manteniment de la via i de les seves instal·lacions fixes, incloent-hi, entre d'altres, la maquinària de via i els vehicles ferrocarril-carretera (bimodals), així com els destinats a trens taller i de socors.

Mercaderies perilloses: Són els materials i objectes el transport dels quals està prohibit pel RID (Reglament Internacional sobre el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril) o s'autoritza únicament en determinades condicions, ja que són substàncies/articles que tenen propietats perilloses que poden causar lesions a les persones, i danys al medi ambient, la propietat i altres béns, llevat que es manegin correctament durant el transport - inclòs el moviment, càrrega, descàrrega, emmagatzematge i altres manipulacions. Per exemples matèries i objectes explosius, gasos, líquids inflamables, substàncies tòxiques, materials radioactius.

Oferta Ajustada (OA): Conjunt de trens de mercaderies planificats que no han estat suprimits en origen.

Organismes de Certificació: Entitats acreditades per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC) d'acord amb les normes harmonitzades de la sèrie UNE 66500 (EN 45000), encarregades de validar el compliment de les ETH pel material rodant.

Organisme Notificat: L'encarregat d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat o tramitar el procediment de verificació «CE» dels subsistemes.

Pla de Transport Alternatiu (PAT): Variació temporal de la planificació bàsica o principal a un Candidat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries en una línia concreta, a causa d'incidències en el trànsit o de les variacions importants a la Capacitat de via, encara de manera programada (obres, per exemple).

Pla d'augment de capacitat: La mesura o el conjunt de mesures, acompanyades d'un calendari d'aplicació, es proposen per mitigar les limitacions de Capacitat que haja motivat la qualificació d'un tram com a infraestructura congestionada.

Pla de Contingències: És l'elaborat per l'administrador d'infraestructures ferroviàries que conté la relació de les administracions, els organismes i els òrgans públics que han de ser informats 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 en consideració les competències autonòmiques en la matèria.

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 d'efectuar 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, els van ser exigides 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 encarregat de la gestió i 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 a tot l'Estat o l'administració conjunta del qual resulte necessària per al funcionament correcte d'aquest sistema comú de transport, com les vinculades als itineraris de trànsit internacional, les que enllacin les diferents comunitats autònomes i les seves connexions i accessos als principals nuclis de població i de transport o 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 l'activitat de les quals estigui vinculada al sector ferroviari i requereixin, per al seu exercici, de la llicència d'empresa ferroviària corresponent o d'un títol habilitant, de conformitat amb el que disposa la Llei del Sector Ferroviari, al Reglament ia les altres normes de desplegament. Entre les funcions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària hi ha la d'organitzar i gestionar aquest registre.

S'inscriuran, 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 determinats serveis de transport ferroviari.

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, 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 realització de maniobres, etc.

Reserva de Capacitat: És aquella que, amb l'avaluació prèvia de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, no és posada a disposició dels candidats autoritzats en el procés d'adjudicació anterior a la formulació de l'horari de servei definitiu, a fi de poder respondre amb rapidesa a les sol·licituds específiques de capacitat. Això també és aplicable en els casos d'infraestructura congestionada.

Retard a l'Arribada (RLL): Temps transcorregut, mesurat en minuts, entre hora real d'arribada a destinació i hora planificada.

Retard Computable (RC): Per a cada tren, temps de retard mesurat en minuts en què supera l'indicador de puntualitat establert per al mateix sistema d'incentius.

Retard Net (Rn): Per determinar el retard dels trens de l'oferta ajustada, es tindrà en compte el retard net (Rn), que es defineix com la diferència mesurada minuts entre el retard a l'arribada (RLL) i el retard en origen (RO).

Servei Ferroviari Connex: Servei bàsic, complementari o auxiliar recollit als punts 2, 3 i 4 de l'annex II de la Directiva 2012/34/UE.

Servei Internacional de Transport de Mercaderies: Qualsevol servei de transport en què el tren creui, almenys, una de les fronteres espanyoles. El tren es pot compondre o dividir, o ambdues coses, i les diferents seccions tenen diferents orígens i destins, sempre que tots els vagons creuin, almenys, una frontera.

Servei Internacional de Transport de Viatgers: Qualsevol servei de transport en què el tren creui, almenys, una de les fronteres espanyoles i el principal objecte de les quals siga transportar viatgers entre estacions situades a diferents Estats. El tren es pot compondre o dividir, o ambdues coses, i les diferents parts poden tindre procedències i destins diferents, sempre que tots els vagons creuin 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 tots els EE.FF., telemàticament mitjançant protocols de connexió segura.

Sistema Informàtic de Petició de Solcs Ocasionals i Regulars (SIPSOR): És el sistema informàtic que Adif posa a disposició de les EE.FF. 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.

Parcel · la: Part significativa d'una línia ferroviària.

Tren Impuntual: Tren que arriba a la destinació programada amb un retard superior a l'indicador establert.

Tren Suprimit: Tren que se suprimeix a la sortida o a qualsevol punt del seu recorregut, sense estar programat, a causa d'incidències a l'explotació ferroviària oa petició de l'empresa ferroviària. Aquest tren es considera impuntual, llevat de trens de mercaderies per als quals s'haja sol·licitat la modificació de la destinació prevista.

Llindar de Puntualitat (UP): Per al sistema d'incentius, marge de temps, mesurat en minuts, a partir del qual es considera que un tren endarrerit arribat a la destinació és impuntual.

Finestreta Única / One Stop Shop (OSS): Punt de contacte, a nivell nacional, que posen els administradors d'infraestructura a disposició dels Candidats per sol·licitar informació i capacitat per a l'accés a la infraestructura a totes les xarxes integrades.

ÚS: els termes del glossari només són per a finalitats d'informació; les definicions són de caràcter general i no és legalment vinculant.

Addicionalment 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 Tramificación Comuna d'Adif).

LÍNIA	ORIGEN	DESTÍ	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	CAMBIADOR 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	DESTÍ	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
984	POLA DE LENA	BIF. PAJARES	1435/1668	25 KV CA

LÍNIA	ORIGEN	DESTÍ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
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
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA	CTT CERRO NEGRO AV	1435	25 KV CA

LÍNIA	ORIGEN	DESTÍ	AMPLE DE VIA (mm)	ELECTRIFICACIÓ
020	LA SAGRA	TOLEDO	1435	25 KV CA
022	CAMBIADOR ALCOLEA	BIF. CAMBIADOR ALCOLEA	1435	25 KV CA
030	BIF. MÁLAGA-AV	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1435	25 KV CA
032	ANTEQUERA-SANTA ANA	CAMBIADOR ANTEQUERA	1435	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA	GRANADA (Hasta Riofrio)	1435	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA (Desde Riofrío)	GRANADA (Hasta Bif. Tocon)	1435/1668	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA (Desde Bif. Tocon)	GRANADA (Hasta Bif. La Chana)	1435	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA (Desde Bif. La Chana)	GRANADA	1435/1668	25 KV CA
EIX 15 A.V. MADRID PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BADAJOZ - LISBOA				
026	PLASENCIA	BIF. SAN NICOLAS	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)	TRÀNSIT 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_ V.1 (ED 28/02/2025)

LÍNIA	CAPACITAT (1)	TRÀNSIT 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-BADAJOZ	106	14	92	13%
530 MONFRAGÜE-BIF. EL CHAPARRAL	78	11	67	14%
600 VALENCIA-NORD-CAMBIADOR BOELLA	278	58	220	21%
640 CAMBIADOR BOELLA-CAMP DE TARRAGONA	184	18	166	10%
810 MONFORTE LEMOS-BIF. CHAPELA	360	32	328	9%
812 VIGO-GUIXAR-BIF. CHAPELA	96	32	64	33%
818 VILAGARCIA DE A.-BIF. ANGUEIRA	81	20	61	25%
822 BIF. VALORIO-A CORUÑA	48	25	23	52%
824 REDONDELA-SANTIAGO COMPOSTELA	263	56	207	21%
850 VIGO URZAIZ-BIF. ARCADE	168	29	139	17%
982 BIF. MEDINA-TABOADELA AG. KM 234.0	54	24	30	44%
984 BIF. PAJARES-POLA DE LENA	136	30	106	22%

(1) 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/destí des de/cap a grans estacions de transport de viatgers, si aquestes es declararan congestionades, aquesta capacitat podria veure's significativament reduïda.

Annex H

Clasificació de Línies per Tipus

Actualitzat a 01/01/2025 (1ª versió trimestral de la Tramificación Comuna d'Adif).

LÍNIA	ORIGEN	DESTÍ	NÚCLI DE RODALES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
010	MADRID-PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES	SEVILLA-SANTA JUSTA		A	470,5
014	BIF. GOBANTES	BIF. BOBADILLA		A	8,6
016	MAJARABIQUE	CAMBIADOR MAJARABIQUE		A	2,0
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA	CTT CERRO NEGRO AV		B2	0,3
020	LA SAGRA	TOLEDO		A	21,4
022	CAMBIADOR ALCOLEA	BIF. CAMBIADOR ALCOLEA		A	0,7
024	YELES AGUJA KM. 34,397	BIF. LOS BLANCALES		A	5,7
026	PLASENCIA	BIF. SAN NICOLÁS		B1	175,3
030	BIF. MALAGA-AV	MALAGA Mª ZAMBRANO		A	154,6
032	ANTEQUERA-SANTA ANA	CAMBIADOR ANTEQUERA		A	0,4
036	ANTEQUERA-SANTA ANA	GRANADA		B1	114,2
040	MADRID-CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR	VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA		A	397,7
042	BIF. ALBACETE	ALACANT-TERMINAL		A	237,8
044	BIF. JOAQUÍN SOROLLA-UIC	BIF. JESÚS		A	0,5
046	BIF. MURCIA	EL REGUERÓN AGUJA KM. 522,1		A	60,7
048	BIF. VINALOPÓ	MONFORTE DEL CID AV		A	2,1
050	LIMITE ADIF-LFPSA (A Francia Vía Figueres V.)	MADRID-PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES		A	752,4
052	CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN		A	3,8
054	BIF. CANAL IMPERIAL	BIF. MONCASI		A	25,9
056	BIF. ARTESA DE LLEIDA	BIF. LES TORRES DE SANUI		A	16,3
060	BIF. CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS	CAMBIADOR-ZARAGOZA-DELICIAS		A	0,4

LÍNIA	ORIGEN	DESTÍ	NÚCLI DE RODALES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
066	BIF. CAN TUNIS-AV	CAN TUNIS-AV		B2	0,2
068	VALLECAS AV-AGUJA KM. 12,3	LOS GAVILANES-AGUJA KM.13,4		A	5,6
072	CTT FUENCARRAL AV	MADRID-CHAMARTIN-AGUJA KM.1,5		A	0,2
076	CAMBIADOR VALDESTILLAS	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS		A	1,0
080	BURGOS - ROSA MANZANO	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR		A	302,9
084	LEÓN	BIF. VENTA DE BAÑOS		A	127,9
100	PK. 641,181 (Frontera Francesa)	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR (Hasta Irún)		B2	1,8
100	PK. 641,181 (Frontera Francesa) (Desde Irún)	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR (Hasta Hernani)	S. SEBASTIÁN	C1	23,2
118	PK. 641,181 (Frontera Francesa)	IRÚN		B2	1,8
128	BURGOS AG. KM. 374,2	CAMBIADOR DE BURGOS		B2	0,1
130	GIJÓN-SANZ CRESPO (Desde La Robla)	VENTA DE BAÑOS (Hasta León)		B2	25,7
136	CAMBIADOR DE BURGOS	BURGOS - ROSA MANZANO		A	0,6
158	CAMBIADOR VILLAMURIEL	BIF. CERRATO		A	1,9
170	BIF. SOTO	BIF. CERRATO		A	4,5
180	BIF. ESTADIO MUNICIPAL	CAMBIADOR CLASIFICACIÓN		A	0,4
186	CAMBIADOR VILECHA	BIF. CAMBIADOR VILECHA		A	0,6
190	CAMBIADOR MEDINA AV	MEDINA DEL CAMPO AV		A	1,1
280	BIF. MOLLET	BIF. NUDO MOLLET		D	2,2
298	GIRONA-MERCADERIES	BIF. GIRONA-MERCADERIES		D	1,5
308	ALBACETE-LOS LLANOS	CAMBIADOR ALBACETE		A	0,5
324	AGUJA KM. 0,8	CARTAGENA		D	0,6
326	AGUJA KM. 523,2	DÁRSENA ESCOMBRERAS (Hasta Límite Adif - AP Cartagena)		D	11,3
328	BIF. JESÚS-AG. KM. 396,7	CAMBIADOR VALENCIA		A	0,1
352	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	CARTAGENA		B2	58,0
354	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	MURCIA DEL CARMEN (Hasta El Reguerón Ag. Km. 525,3)		B1	3,2

LÍNIA	ORIGEN	DESTÍ	NÚCLI DE RODALES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
354	MURCIA DEL CARMEN (Desde El Reguerón Ag. Km. 525,3)	MURCIA DEL CARMEN	MURCIA	C2	4,0
416	MOREDA (Desde Granada Ag. KM 54,289)	GRANADA		B2	2,2
490	GRANADA AG. KM. 53,273	CAMBIADOR DE GRANADA		B2	0,4
492	CAMBIADOR DE GRANADA	GRANADA AG. KM. 54,289		B2	0,6
500	BIF. PLANETARIO (Desde Monfragüe)	BIF. CASA DE LA TORRE		B2	71,0
510	BIF. GRANJA LAS ENCINAS	ALJUCÉN		B2	1,5
518	CÁCERES AG. KM. 82,2	BIF. ROMANOS		B2	4,2
520	CIUDAD REAL (Desde Mérida)	BADAJOZ		B1	59,2
530	MONFRAGÜE	BIF. EL CHAPARRAL		B2	6,6
532	MONFRAGÜE-AG. KM. 255,4	MONFRAGÜE-AG. KM. 4,4		B2	2,7
534	BIF. EL CHAPARRAL	ARROYO DE LA HERRERA		B2	4,8
536	BIF. SAN ESTEBAN	BIF. EL CHAPARRAL		B2	2,7
600	VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD	CAMBIADOR DE LA BOELLA (Hasta Castellón de la Plana)	VALENCIA	C2	73,5
600	VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD (Desde Castellón de la Plana)	CAMBIADOR DE LA BOELLA		B1	180,6
632	BIF. LA FEDERAT	BIF. VILASECA		B2	1,5
640	CAMBIADOR DE LA BOELLA	CAMP DE TARRAGONA		A	12,2
810	BIF. CHAPELA	MONFORTE DE LEMOS (Hasta Redondela)		B2	4,2
812	VIGO-GUIXAR	BIF. CHAPELA		B2	6,3
818	VILAGARCIA DE AUROSA	BIF. ANGUEIRA		B2	27,9
822	BIF. VALORIO (Desde Taboadela Ag. Km. 234,0)	A CORUÑA (Hasta Ourense)		B2	14,8
824	REDONDELA	SANTIAGO DE COMPOSTELA (Hasta Bif. Arcade)		B2	7,8
824	REDONDELA (Desde Bif. Arcade)	SANTIAGO DE COMPOSTELA		B1	76,1
848	REDONDELA AV	BIF. REDONDELA		B1	1,0
850	VIGO URZAIZ	BIF. ARCADE		B1	17,9
888	PEDRALBA AG. KM.112,4	CAMBIADOR PEDRALBA		B2	1,1
890	CAMBIADOR PEDRALBA	BIF. PEDRALBA		A	4,1
892	CAMBIADOR TABOADELA	TABOADELA AV AG. KM. 446,1		A	0,5

LÍNIA	ORIGEN	DESTÍ	NÚCLI DE RODALES	TIPUS DE LÍNIA	LONGITUD (kms)
894	CAMBIADOR TABOADELA	TABOADELA AG. KM. 447,1		B2	0.5
982	TABOADELA AG. KM. 234,0	BIF. MEDINA		A	313,9
984	POLA DE LENA	BIF. PAJARES		B1	49,6



Anexo I

Models Contractuals

ÍNDEX

- CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓ A: (Empresa Ferroviària), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR 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 VELOCITAT.
- MODELS DE CONTRACTE D'ARRENDAMENT A SUBSCRIURE AMB LES EMPRESES FERROVIÀRIES PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS CONEXOS (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 CONNEXOS (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 D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/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 COMBUSTIBLE DE TRACCIÓ A: (EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

A Madrid, a __ de _____ de 20XX.

Reunits:

D'una banda, D._____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, d'ara endavant Adif EPE, amb domicili al Carrer Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, amb NIF núm._____, entitat pública empresarial regulada pel que estableix el seu estatut aprovat pel Reial Decret 2395/2004, de 30 de desembre de 2004, a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, en les normes de desenvolupament d'ambdues, a la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, de 29 de setembre, a la legislació pressupostària i altres normes que li siguen aplicables.

I d'una altra, Sr. _____, amb DNI núm. _____, (Càrrec) _____, que intervé en nom i representació de (Empresa Ferroviària)_____amb domicili social al C/ _____núm ____ CP_____ (Localitat) i NIF núm. _____ , en virtut de l'escriptura atorgada davant l'Il·lustre Notari de_____D. _____, el ___de _____, de _____, sota el número_____del seu Protocol.

Les parts intervinents, en 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, ia 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 correspondran, 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 precitada Llei 38/2015, inclou la prestació de serveis bàsics, complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals es troba 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 d'Infraestructures Ferroviàries, el Reial Decret Llei 15/2013 de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador d'Infraestructures Ferroviàries" (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 d'Infraestructures Ferroviàries que passen a ser titularitat de l'entitat pública empresarial ADIF-Alta Velocitat i la Declaració sobre la Xarxa d'Adif i d'ADIF Alta Velocitat, aquest servei és ofert per Adif E.P.E.

D'altra banda, de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif E.P.E., tota empresa ferroviària, en possessió de la llicència corresponent i amb certificat de seguretat segons línia, haurà de signar un acord amb Adif E.P.E. per poder obtindre 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 el seu 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 celebració del present Contracte, destinat a determinar les condicions de prestació, del dit servei bàsic per Adif EPE, a través de la seva Subdirecció de Gestió de Combustibles, a favor de (*Empresa Ferroviària*) _____.

Aquest Contracte determina les condicions de prestació de l'esmentat servei d'acord amb els preus privats aprovats pel Consell d'Administració d'Adif, vigents a cada moment, i d'acord amb el que assenyala la Declaració sobre la Xarxa d'Adif en aquest apartat de subministrament de combustible de tracció.

I en virtut del que antecedeix, els compareixents formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden:

1. - OBJECTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb els quals Adif E. P. E es compromet i obliga a prestar (*Empresa Ferroviària*)_____, des de la data de la seva subscripció, el subministrament de combustible de tracció necessari a aquesta entitat ferroviària, així com la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, conforme als criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus privats aprovats per Adif E. P. E i de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'Adif 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 aquelles instal·lacions on, en virtut de l'autorització concedida i amb compliment de les condicions i requisits establerts reglamentàriament, el combustible s'aprovisiona i s'emmagatzema en un dipòsit, inicialment, per ser subministrat al vehicle ferroviari.
- Punt Mòbil de Subministrament: Són aquelles instal·lacions en què es fixa un punt on el subministrament de combustible es realitza directament des del camió cisterna, de l'empresa subministradora, al vehicle ferroviari.

Els serveis recollits en aquest Contracte es prestaran per Adif E.P.E a (Empresa Ferroviària) , als punts de subministrament, condicions i preus establerts al Catàleg del Servei de Subministrament de Combustible de la Declaració sobre la Xarxa, publicat al Web d'Adif .

Sense perjudici de l'aplicació del que disposa la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, i en les seves normes de desplegament, en tot allò que no preveu aquest Acord és aplicable el que disposa l'ordenament jurídic privat.

3. - CONDICIONS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

Les condicions d'accés (CA) per a aquests serveis estan recollides al Catàleg del Servei de Subministrament de Combustible, publicat al Web d'Adif, i són d'especial rellevància les següents per a un accés adequat a la prestació del servei:

- *(Empresa Ferroviària)* aportarà la documentació necessària (Llicència d'Empresa Ferroviària, NIF de l'Empresa, Acord d'exempció concedit per l'Agència Tributària, targeta CAE vigent concedida per l'Agència Tributària i Carta de consumidor final de Gasoil B) per a la seva alta al sistema informàtic d'Adif E.P.E. i per justifiqueu la vostra autorització per utilitzar gasoil B-exent.

- (*Empresa Ferroviària*) aportarà 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*) aportarà la numeració UIC de tots els vehicles de què disposi en el moment de l'alta, siguen aquests de la seva titularitat i/o en règim de lloguer, comunicant les variacions que es puguen produir durant la vigència del present contracte, per qualsevol circumstància, indicant les dates d'inici i fi en què es produiran.
- Si (*Empresa Ferroviària*) no comunicarà la baixa d'un vehicle, com a titular o arrendatària del mateix, ia aquest se li seguís subministrant, la facturació del/s subministrament/s es farà a càrrec de (*Empresa Ferroviària*), qui abonarà a Adif EPE la corresponent factura. (*Empresa Ferroviària*) resoldrà amb l'actual propietària del vehicle aquest pagament sense intervenció d'Adif EPE.
- (*Empresa Ferroviària*) notificarà a Adif EPE tots els punts fixos i/o mòbils on tingui necessitat de la prestació d'aquests serveis, abans d'accedir-hi per evitar possibles problemes de subministrament.
- (*Empresa Ferroviària*) haurà de presentar les seves sol·licituds de prestació als serveis requerits en cadascuna de les instal·lacions de servei, 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*) indicarà a la seva sol·licitud els litres de combustible a proveir, tenint en compte que aquesta quantitat ha de ser íntegrament subministrada al vehicle, perquè no hi haja una devolució de producte al Subministrador. En cas de produir-se una devolució del producte, Adif EPE repercutirà a (*Empresa Ferroviària*) els sobrecostos en què haja 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 estan recollides al Catàleg de Serveis de la Declaració sobre la Xarxa, publicat al Web d'Adif, i són d'especial rellevància les següents:

- (*Empresa Ferroviària*) farà un ús adequat de la instal·lació per als fins previstos.
- (*Empresa Ferroviària*) complir els requisits en matèria de seguretat ferroviària i, en particular, la disposició dels títols habilitants pertinents del personal ferroviari i les condicions del material rodant ferroviari, així com en matèria de prevenció de riscos laborals.
- Si, com a conseqüència d'una mala actuació de (Empresa Ferroviària), es produïra un vessament de combustible a la instal·lació durant el subministrament de gasoil, aquesta estarà obligada al compliment de la legislació vigent en matèria de medi ambient referent a sòls, vessaments, sorolls, emissions, residus i substàncies perilloses, i seran al seu compte i càrrec exclusiu, sempre que la responsabilitat fora imputable a aquesta, la recuperació i el sanejament ambiental de tots els terrenys contaminats, i li seran repercutides totes les despeses en què poguera incórrer Adif EPE.
- Si com a conseqüència d'una mala actuació de (*Empresa Ferroviària*) es produeix un accident amb danys a la instal·lació durant el subministrament de gasoil, se li repercutiran totes les despeses en què Adif EPE incorri per a la seva reparació.

5. - FACTURACIÓ I CONDICIONS DE PAGAMENT

Els preus privats a aplicar seran els vigents en cada moment per la prestació del Servei de Subministrament de Combustible i publicats a la Declaració sobre la Xarxa.

Els preus a què fa referència aquest Contracte són quanties sense IVA.

Els preus aplicats per la prestació d'aquest servei no inclouen la prestació d'altres serveis, com el servei de maniobres de "subministrament o retirada de material de tracció a punts d'aprovisionament de combustible", o el cànon per utilització de les instal·lacions de servei a la modalitat "B".

- Els pagaments es realitzaran mensualment, per mesos naturals vençuts, mitjançant transferència o ingrés als comptes bancaris d'Adif E.P.E. obertes als bancs _____: IBAN _____ i: IBAN_____, a trenta dies data factura. Adif EPE s'obliga a remetre la factura, comprensiva de tots els càrrecs a satisfer per *(Empresa Ferroviària)* _____, corresponents a la meritació mensual abans del dia vint del mes següent al que correspongui la factura. Els retards en el pagament de les factures presentades, i 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 a les operacions comercials.

Així mateix, s'aplicaran les normes previstes als articles 101 i 102 de la Llei del Sector Ferroviari i la resta de normativa reglamentària aplicable.

6. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Aquest contracte entrarà en vigor el____ de _____de 20XX i la seva vigència serà fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals, podent ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entendrà que el Contracte es prorroga de forma tàcita quan cap de les parts comuniqui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del seu venciment.

7. - CAUSES DE FINALITZACIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'entendrà extingit per les causes següents:

1. Per mutu acord de les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que preveu aquest Acord.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En el supòsit d'incompliment que porti causa a l'impagament per part de (*Empresa Ferroviària*) _____ dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució del present Acord, ADIF EPE podrà procedir a la suspensió del servei, amb comunicació prèvia expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o es garanteixi suficientment el deute.

Extingit l'Acord per qualsevol causa, tots els drets i obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció d'aquest seran liquidats i complerts per ambdues parts, sens perjudici dels drets i obligacions que resulten de la dita extinció per a aquestes, d'acord amb la Llei o allò disposat en aquest Contracte.

8. - CESSIÓ A TERCERS

Aquest contracte no pot ser cedit a tercers per cap de les parts sense el consentiment previ i escrit de l'altra part. Tota cessió realitzada en infracció del que disposa aquesta clàusula es considerarà no efectuada, continuant les parts com a titulars de les obligacions assumides en virtut del present contracte.

Adif E.P.E podrà contractar amb tercers els serveis a què està obligat per mitjà del present contracte.

9. - NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts podran dirigir comunicació, per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti suficientment la seva recepció pel destinatari, amb les següents persones designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per (Empresa Ferroviaria)

Signal: _____

[CÀRREGA]: _____

Per Adif

Signal: _____

[CÀRREGA]: _____

10. - LLEI APLICABLE I URISDICCIÓ

El subministrament objecte del present Acord estarà regit i serà interpretat per la normativa del Sector Ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis complementaris. Això 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 se sotmetran a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els puga correspondre.

11. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Les parts contractants es comprometran a mantindre en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguen concernents a fi del contracte, havent de mantindre 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 siga part del contracte.

Les dades personals tractades en aquest contracte seran tractades per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei Orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i Garantia de Drets Digitals. Cadascuna de les parts serà responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part, figurant la seva identitat, dades de contacte i representant a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i execució del contracte i es conservaran les dades durant la vigència d'aquest i el temps posterior que siga legalment necessari. Les dades podran ser comunicades a Autoritats Públiques per complir les obligacions legals derivades del contracte.

S'informa els interessats del seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, rectificació, supressió, limitació oa oposar-se al tractament, així com el dret a la portabilitat de les dades, quan escaigui, dirigint un escrit acompanyant una fotocòpia del Document Nacional de Identitat o un altre homòleg (NIE) amb assumpte Protecció de Dades a les adreces següents:

Adif, E.P.E.

Adreça postal: Carrer Sor Àngela de la Creu, 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 tindran dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan entenguen que se n'han vulnerat algun dels seus drets o se n'hagen tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats podran adreçar-se al Delegat de Protecció de Dades de cadascun dels responsables, en cas que en tinguessin, contactant per algun dels canals més amunt indicats.

Por (Empresa Ferroviaria)

Signal: _____

[CÀRREGA] _____

Por Adif

Signal: _____

[CÀRREGA]: _____

ANNEX I

PUNTS DE SUBMINISTRAMENT

De conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d´Adif.

PRESTACIÓ DEL SERVEI

Els serveis es prestaran conforme es determina a l'"oferta de serveis, definició i descripció" corresponent al servei bàsic SB-2 publicat a la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.

PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

- Els preus privats a aplicar seran els vigents a cada moment per la prestació del Servei Bàsic SB-2 publicats a la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.
- Al cost real/m3 s'afegirà el cost del servei de subministrament fixat a la Declaració sobre la Xarxa d'Adif.

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI DE SUBMINISTRAMENT DE CORRENT DE TRACCIÓ A: (EMPRESA FERROVIÀRIA), PER L'ENTITAT PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCITAT

A Madrid, a __ de _____ de 20XX.

Reunits:

D'una banda D. (Nom) _____ (Càrrec) _____de l'entitat pública empresarial ADIF – Alta Velocitat, que intervé en nom i representació d'ADIF – Alta Velocitat EPE, d'ara endavant ADIF – Alta Velocitat, amb domicili al c/ Sor Ángela de la Cruz, núm. 3, CP 28020 – Madrid, amb CIF núm. _____, entitat pública empresarial regulada pel que estableix el Reial Decret Llei 15/2013, de 13 de desembre, a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, , en les normes de desplegament d'ambdues, al seu Estatut, aprovat pel Reial Decret 1044/2013, de 27 de desembre, a la legislació pressupostària i altres normes que li siguen aplicables.

I d'una altra, D. (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 _____

D._____, el____de_____de 202__ , sota el número del seu Protocol.

Les parts intervinents, en 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, ia aquest efecte:

Exposen:

Que amb data 14 de desembre de 2013 va ser publicat al Butlletí Oficial de l'Estat el Reial Decret Llei 15/2013 de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial "Administrador d'Infraestructures Ferroviàries" (ADIF) i altres mesures urgents al ordre econòmic, pel qual es crea l'entitat ADIF - Alta Velocitat, establint-se en la Disposició addicional tercera l'aplicació a ADIF - Alta Velocitat del que disposa l'article 40.3.a) de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, quant a l'obligació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries de prestar el servei complementari de subministrament d'energia elèctrica a les infraestructures ferroviàries integrades a la Xarxa Ferroviària d'Interès General a les empreses ferroviàries que ho sol·licitin.

Que amb data 30 de setembre de 2015 va ser publicada al Butlletí Oficial de l'Estat la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. De conformitat amb l'article 22 de la mateixa, l'administració de les infraestructures ferroviàries i la seva construcció correspondran, dins de l'àmbit de competència estatal, a una o diverses entitats públiques empresarials adscrites al Ministeri de TransportsMobilitat i Agenda Urbana que, entre les seves competències conforme article 23.1.i de la Llei 38/2015, inclou la prestació de serveis complementaris i auxiliars al servei de transport ferroviari, entre els quals hi ha el servei complementari de subministrament de corrent de tracció, definit com a tal pels articles 44 i següents de la referida 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 Velocitat, tota empresa ferroviària, en possessió de la llicència corresponent i amb Certificat de seguretat segons Línia, haurà de signar un acord amb ADIF – Alta Velocitat per poder obtindre subministrament de energia elèctrica de tracció, servei complementari ofert per ADIF – Alta Velocitat.

*(Empresa Ferroviària)*_____, empresa ferroviària en possessió de la corresponent llicència i certificat de seguretat, ha manifestat el seu interès a rebre el servei de subministrament de corrent de tracció per part d'ADIF - Alta Velocitat, per la qual cosa ambdues entitats han acordat la celebració del present Acord, destinat a determinar les condicions de prestació del dit servei complementari per ADIF – Alta Velocitat, a favor de (Empresa Ferroviària) _____.

Aquest Acord determina les condicions de prestació de l'esmentat servei d'acord amb els preus aprovats pel Consell d'Administració d'ADIF – Alta Velocitat, vigents en cada moment, i d'acord amb el que assenyala la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF – Alta Velocitat en aquest apartat de subministrament de corrent de tracció.

I en virtut del que antecedeix, els compareixents formalitzen aquest Acord, basant-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 Velocitat es compromet i obliga a prestar (Empresa Ferroviària) , el subministrament de corrent de tracció necessària a aquesta entitat ferroviària, així com la contraprestació econòmica a abonar per aquest servei, conforme als criteris generals esmentats a l'expositiu de subjecció als preus aprovats per ADIF – Alta Velocitat i de conformitat amb la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF – Alta Velocitat vigents a cada moment.

2. - CONDICIONS DE PRESTACIÓ DEL SERVEI

Els serveis recollits en aquest Acord es prestaran per ADIF – Alta Velocitat a (Empresa Ferroviària) _____, en les condicions i preus vigents a cada moment a la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocitat.

Als mapes de les Declaracions sobre la Xarxa d'Adif i ADIF-Alta Velocitat figuren les línies electrificades dels dos administradors.

Sense perjudici de l'aplicació del que disposa la Llei 38/2015 del Sector Ferroviari, i en les seves normes de desplegament, en tot allò que no preveu aquest Acord és aplicable el que disposa l'ordenament jurídic privat.

3. - FACTURACIÓ I CONDICIONS DE PAGAMENT

Els preus a què fa referència la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocitat són quanties sense IVA.

Els pagaments es realitzaran mensualment, per mesos naturals vençuts, mitjançant transferència o ingrés als comptes bancaris d'ADIF - Alta Velocitat oberts als Bancs , amb IBAN _____ i _____, amb IBAN _____ a trenta dies data factura. ADIF – Alta Velocitat s'obliga a remetre la factura, comprensiva de tots els càrrecs a satisfer per (Empresa Ferroviaria) _____ _____, corresponent a la meritació mensual abans del dia deu del mes següent al que correspongui 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 a les operacions comercials.

Així mateix, s'aplicaran les normes previstes als articles 101 i 102 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i la resta de normativa reglamentària aplicable.

La determinació de les circulacions afectades sestablirà amb la documentació oficial facilitada per ADIF – Alta Velocitat.

4. - VIGÈNCIA DE L'ACORD

El present Acord entrarà en vigor el dia de la seva signatura i la seva vigència serà fins al (Data) , amb pròrrogues tàcites per períodes anuals, podent ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entendrà que l'Acord es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comuniqui a l'altra la intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

5. - CAUSES DE FINALITZACIÓ DE L'ACORD

Aquest Acord s'entendrà extingit per les causes següents:

1. Per mutu acord de les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que preveu aquest Acord.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En cas d'incompliment que porti causa a l'impagament per part de (Empresa Ferroviària) _____ dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució del present Acord, ADIF Alta Velocitat EPE podrà procedir a la suspensió del servei, prèvia comunicació expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o es garanteixi suficientment el deute.

Extingit l'Acord per qualsevol causa, tots els drets i obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció d'aquest seran liquidats i complerts per ambdues parts, sens perjudici dels drets i obligacions que resulten de la dita extinció per a aquestes, d'acord amb la Llei o allò disposat en aquest Acord.

6. - CESSIÓ A TERCERS

Aquest Acord no pot ser cedit a tercers per cap de les parts sense el consentiment previ i escrit de l'altra part. Tota cessió realitzada en infracció del que disposa aquesta clàusula es considera no efectuada, continuant les parts com a titulars de les obligacions assumides en virtut del present Acord.

ADIF - Alta Velocitat podrà contractar amb tercers els serveis a què està obligat per mitjà del present Acord.

7. - NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts podran dirigir comunicació, per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti suficientment la seva recepció pel destinatari, amb les següents persones designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per ADIF – Alta Velocitat, (Nom)_____, (Càrrec) _____.

Per (Empresa Ferroviària) _____ (Nom)_____, (Càrrec) _____.

8. - LLEI APLICABLE I JURISDICCIÓ

El subministrament objecte del present Acord estarà regit i serà interpretat per la normativa del Sector Ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis complementaris. Això 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 se sotmetran a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els puga correspondre.

9. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Les parts contractants es comprometran a mantindre en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguen concernents a fi del contracte, havent de mantindre 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 siga part del contracte.

Les parts reconeixen que tota la informació a què es puga tindre accés en el marc del contracte ja siga 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 mantindre la més estricta confidencialitat respecte a aquesta informació advertint si és el cas, del deure de confidencialitat i secret esmentat als seus empleats, associats ia qualsevol persona que per la seva relació professional o personal haja de tindre o puga accedir a la mateixa.



Cap de les parts podrà reproduir, modificar, fer pública o divulgar a tercers la informació sense la prèvia autorització escrita i expressa de l'altra part, excepte en aquells aspectes en què la informació fos pública i notòria per mitjans aliens a les parts, o bé cas de documents que siguen públicament accessibles, les parts es comprometen a posar els mitjans necessaris perquè la informació no siga divulgada i/o cedida, evitant-ne la pèrdua, robatori o sostracció.

Ambdues parts advertiran sobre l'existència del deure de confidencialitat als seus empleats, associats ia tota persona a qui se li faciliti fent-se responsable de l'ús indegut que puguen 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 puga atemptar contra la seva confidencialitat.

Les disposicions relatives a la confidencialitat previstes en aquest contracte s'aplicaran durant la seva vigència i prevaldran durant un termini de cinc anys, immediatament a la seva terminació.

Les dades personals tractades en virtut del present contracte seran tractades per cadascuna de les parts conforme a 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 serà responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part.

Els interessats poden exercitar el seu dret a sol·licitar l'accés a les seves dades, rectificació, supressió, limitació, oposició al tractament, portabilitat de les dades, ia no ser objecte de decisions individuals automatitzades, quan escaigui, dirigint un escrit acompanyant una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o document equivalent amb assumpte Protecció de Dades a les adreces següents:

Per ADIF-Alta Velocitat, E.P.E. (N.I.F. Q-2802152-E)

Adreça postal del Registre General d'ADIF-Alta Velocitat al c/ Sor Ángela de la Cruz, 3, 7a planta, 28020 MADRID.

Seu electrònica: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/, o al Punt d'accés general: administració.gob.es, codi DIR EA0008223.

Adreça de correu electrònic: dpd.adifav@adif.es

Paràgraf (xxxxxxxxx) ** (N.I.F. **)

Adreça postal: Carrer **, núm. **, de ** C.P. **

Adreça de correu electrònic: xxxxxx@xxxx.es.

Així mateix, els interessats tindran dret a presentar una reclamació davant de l'Agència espanyola de Protecció de Dades, quan entenguen que s'han vulnerat algun dels seus drets o se n'hagen tractat les dades de forma il·legítima."

I en prova de conformitat, signen aquest Acord,

Per (Empresa Ferroviaria)

Signal: _____

[CÀRREC] _____

Per ADIF - Alta Velocitat

Signal: _____

[CÀRREC]: _____



MODELS DE CONTRACTE D'ARRENDAMENT A SUBSCRIURE AMB LES EMPRESES FERROVIÀRIES PER A LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS CONEXOS (SB-7, SB-9 I SX-10)

CONTRATE NÚM. (----------)

A (_____) a (____) de (____) de (_____)

Junts:

D'una banda, **ADIF-Alta Velocitat,** amb domicili el 28020 Madrid, c/ Sor Àngela de la Creu 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 **PART ARRENDATÀRIA**, amb NIF (_____) i domicili a (_____) representat per (_____), amb NIF (_____) en qualitat de (_____) segons consta a l'Escriptura atorgada el (___) de (_____) de (____) davant el Notari de (_____) D. ( )

amb el número (___) del seu Protocol.

Ambdues parts amb capacitat jurídica força 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 d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i ADIF-Alta Velocitat, d'acord amb el que estableix el Reial decret llei 15/2013, de 13 de desembre, sobre reestructuració de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i altres mesures urgents a l'ordre econòmic ia l'Ordre Ministerial 2443/2013, de 27 de Desembre.
- Que, de conformitat amb allò establert a la Declaració sobre la Xarxa i al "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari a Estacions de Viatgers", Resolució del XXXXX es va adjudicar a la PART ARRENDATÀRIA un local núm. (____), de (___) m^2 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)** (ELIMINAR EL QUE NO PROCEDEIXI) (s'adjunta resolució com Annex 1). La ubicació i les característiques queden descrites en els plànols que s'adjunten, formant part integrant d'aquest Contracte com a Annex 2.

En virtut d'això, ambdues parts subscriuen aquest contracte, de conformitat amb les següents:

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Estipulacions:

1. - OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte del present Contracte és l'arrendament del local, titularitat d'ADIF-ALTA VELOCITAT, que es descriu a l'Expositiu II, que la PART ARRENDATÀRIA destinarà 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 (ELIMINAR QUE NO PROCEDEIXI).

ADIF-ALTA VELOCITAT lliurarà a la PART ARRENDATÀRIA el local esmentat, mitjançant la signatura d'un Acta de lliurament de local, que serà signada per representants d'ambdues parts, obligant-se a mantindre-lo al gaudi pacífic del mateix durant el temps de vigència del Contracte, tret que, per les causes que s'indiquen a l'Estipulació Segona es faci necessària la recuperació immediata per ADIF-ALTA VELOCITAT de l'esmentat local, cas en què la PART ARRENDATÀRIA s'obliga des d'ara, a lliurar-lo lliure de qualsevol càrrega, en el mateix estat en què el va rebre i en la data que ADIF-ALTA VELOCITAT li comuniqui.

La PART ARRENDATÀRIA declara que rep l'expressat local en condicions d'ús i apte per servir per fi exclusiu previst anteriorment, amb independència de les obres i inversions que realitzi per condicionar el local a l'activitat a què es destina.

Serà condició indispensable per al lliurament del local, el lliurament a ADIF-ALTA VELOCITAT d'una còpia de les pòlisses d'assegurances establertes a l'Estipulació VUITENA d'aquest contracte.

2. - RECUPERACIÓ DEL LOCAL PER ADIF - ALTA VELOCITAT DURANT LA VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Quan calgui fer obres de manteniment i/o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, siguen programades o urgents, ADIF-ALTA VELOCITAT podrà modificar la capacitat assignada prèvia comunicació a les empreses ferroviàries. ADIF-ALTA VELOCITAT comunicarà, amb caràcter general, almenys amb 6 mesos d'antelació amb relació a l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment i/o remodelació programades. En el cas d'obres de manteniment i/o remodelació de caràcter urgent, ADIF-ALTA VELOCITAT les comunicarà a la PART ARRENDATÀRIA, tan aviat en tingui coneixement.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a la modificació de les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons siga de caràcter total o parcial

Si com a conseqüència de l'execució d'obres de remodelació que es puguen dur a terme a l'Estació on es troba el local objecte d'aquest Contracte, per necessitats de l'explotació i del servei públic ferroviari, o en compliment de disposicions administratives, o en execució de plans urbanístics, que fes impossible a la PART ARRENDATÀRIA el desenvolupament de la seva activitat al local arrendat, tindrà aquest dret a ser indemnitzat a la part pendent d'amortitzar de les inversions, que hagen estat aprovades per ADIF-ALTA VELOCITAT prèviament a la revocació de la capacitat. ADIF -ALTA VELOCITAT comunicarà la revocació de la capacitat per escrit i amb, almenys, 6 mesos d'antelació respecte de la data en què s'haja de produir.

En qualsevol dels supòsits anteriors, ADIF-ALTA VELOCITAT, sempre que siga possible, facilitarà un local alternatiu. En el cas que, durant l'execució del contracte, una tercera empresa ferroviària sol·licitarà espais per a la prestació del servei objecte d'aquest contracte i descrit a la clàusula primera, se seguirà el procediment de coordinació previst al Reglament 2017/2177 de la Comissió , de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

3. - VIGENCIA DEL CONTRATO

El present contracte entrarà en vigor el dia de la seva signatura, i tindrà una durada de XXX anys a comptar del dia ( ) o de lliurament del local a la PART ARRENDATÀRIA, data que constarà en un Acta de lliurament finalitzant la seva vigència el dia (-----) de (-----) de ( ). La PART ARRENDATÀRIA es compromet a romandre-hi cinc anys.

ADIF-ALTA VELOCITAT garanteix la permanència als locals adjudicats durant el termini adjudicat, així com les inversions que haja realitzat en els termes previstos en aquest contracte.

ADIF-ALTA VELOCITAT podrà 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 puguen amortitzar dins del període contractat (PER SOL·LICITUDS ANUALS, ELIMINAR EN UN ALTRE CAS).

Al final de la vigència del contracte, sense necessitat de cap requeriment previ, la PART ARRENDATÀRIA haurà de desallotjar i deixar lliure ia disposició d'ADIF- ALTA VELOCITAT el local arrendat, en el mateix estat en què es trobava inicialment, llevat d'acord exprés per part d'ADIF-ALTA VELOCITAT.

Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que notifique fefaentment a l'altra part la seva decisió almenys SIS MESOS abans de la data en què siga efectiva la resolució.

Si la PART ARRENDATÀRIA desistís a compte del Contracte, ADIF-ALTA VELOCITAT podrà exigir, i la PART ARRENDATÀRIA s'obliga a pagar, en concepte de penalització, una indemnització equivalent al 50% de la renda total, si no s'ha utilitzat el servei durant la meitat de la durada del contracte. En cas que s'haja utilitzat el servei durant més de la meitat de la durada del contracte, no tindrà cap penalització.

En cas que ADIF-ALTA VELOCITAT requereixi la modificació del contracte, en aplicació del "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari a Estacions de Viatgers", la PART ARRENDATÀRIA tindrà dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, l'hagen aprovat ADIF-ALTA VELOCITAT i realitzat per la PART ARRENDATÀRIA, en els termes previstos a l'estipulació setena.

En el cas que ADIF-ALTA VELOCITAT detecti que el nivell d'utilització del local és inferior a (80% en estacions coordinades o 50% a la resta d'estacions, llevat que això siga degut a causes no econòmiques, alienes al control de la PART ARRENDATÀRIA), es requerirà a la PART ARRENDATÀRIA perquè procedisca a l'ús del dit local. Si en el termini d'un mes aquest requeriment no fos atès, ADIF-ALTA VELOCITAT podrà resoldre el contracte, sense que la PART ARRENDATÀRIA tingui dret a requerir cap compensació.

4. - RENDA

La PART ARRENDATÀRIA farà efectiva a ADIF-ALTA VELOCITAT, 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 tot cas, no s'entenen incloses a la renda les despeses per consum, subministraments, serveis, neteja o manteniment. derivats de l'ús del local, que seran a compte de la PART ARRENDATÀRIA. Tampoc no estan incloses les despeses comunes que, si s'escau, seran repercutides.

Aquestes rendes pagadores a ADIF-ALTA VELOCITAT per la PART ARRENDATÀRIA començaran a meritar-se a partir del dia d'inici de l'activitat, data que constarà a Acta signada per les parts i, com a màxim, als SEIXANTA (60) DIES després del lliurament del local.

El pagament de la renda es realitzarà per mesos avançats, prèvia presentació per ADIF-ALTA VELOCITAT de la corresponent factura, mitjançant transferència bancària, a un dels comptes d'ADIF-ALTA VELOCITAT dels quals és titular.

Les quantitats anteriorment assenyalades són quanties sense IVA, per la qual cosa s'incrementaran aquestes xifres 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 es produeixi el impagament i des de la data d'aquest.

5. - AUTORITZACIONS I LLICÈNCIES

La PART ARRENDATÀRIA haurà de sol·licitar i obtindre pel seu compte i càrrec la totalitat de les autoritzacions i llicències, tant nacionals com autonòmiques i locals, vigents actualment o que puguen dictar-se en el futur i resulten legalment preceptives per desenvolupar la seva activitat al local arrendat per ADIF-ALTA VELOCITAT.

ADIF-ALTA VELOCITAT declina qualsevol responsabilitat per al cas que l'activitat a realitzar per la PART ARRENDATÀRIA comenci sense comptar amb les credencials, llicències i autoritzacions preceptives.

La PART ARRENDATÀRIA podrà instar la resolució anticipada del contracte, sense penalització, quan les llicències, autoritzacions o permisos indicats no siguen concedits, siguen revocats o limitats durant la vigència del contracte, per causes alienes a la voluntat de la part arrendatària.

Així mateix, la part arrendatària haurà de sol·licitar tots els permisos o llicències que resulten necessaris per a la realització d'obres, de conformitat amb el que estableix la clàusula SETENA del present contracte.

6. - FIANÇA

D'acord amb l'artº 36 de la Llei d'Arrendaments Urbans, la PART ARRENDATÀRIA ha lliurat a ADIF-ALTA VELOCITAT, 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). (ELIMINAR SI NO PROCEDEIX) d'acord amb l'article 36.6 de la Llei dArrendaments Urbans, la PART ARRENDATÀRIA queda exempta de l'obligació de prestar fiança. (ELIMINAR SI NO PROCEDEIX)

La fiança respondrà de l'exacte compliment de les obligacions que la PART ARRENDATÀRIA assumeix en virtut de la signatura del contracte. (ELIMINAR SI NO PROCEDEIX)

En cas que la fiança fos executada totalment o parcialment per incompliment de la PART ARRENDATÀRIA, aquesta haurà de reposar-la al seu total import en el termini de set dies hàbils comptats des del següent a la data de l'execució de la mateixa. (ELIMINAR SI NO PROCEDEIX)

Extingit el contracte i sempre que no hi haja obligacions pendents de les quals la PART ARRENDATÀRIA haja de respondre, ADIF-ALTA VELOCITAT li retornarà la fiança legal dipositada que, en cap cas serviran 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 VELOCITAT superessin la quantitat establerta a la fiança, la PART ARRENDATÀRIA haurà d'abonar la diferència.

La fiança legal s'actualitzarà quan siga procedent legalment. (ELIMINAR SI NO PROCEDEIX)

7. - OBRES I INVERSIONS EN INSTAL·LACIONS

OBRES SOBRE ELS ESPAIS I INSTAL·LACIONS

Tota obra a realitzar als espais i instal·lacions cedides serà de compte i càrrec de la PART ARRENDATÀRIA, essent necessària sempre l'autorització expressa i per escrit d'ADIF-ALTA VELOCITAT, prèvia a l'inici de les mateixes.

Les fites significatives de les actuacions d'aquest capítol es recullen a l'esquema següent:

a) **Projecte constructiu.**

De compte i càrrec de la PART ARRENDATÀRIA serà el document que es presentarà a ADIF-ALTA VELOCITAT per a la seva aprovació expressa.

Igualment, aquest s'acompanyarà amb Certificat, signat per tècnic responsable de la redacció del Projecte i visat per Col·legi Oficial competent, que justifiqui el compliment en aquest Projecte de les condicions de funcionalitat, seguretat i habitabilitat establertes a la normativa tècnica, urbanística i sectorial de l'activitat.

b) **Acta de conformitat del projecte.**

Aquest document serveix com a acreditació de la revisió i aprovació del Projecte presentat per la PART ARRENDATÀRIA, i s'hi inclourà el tipus d'inversions i imports aprovats.

c) **Acta d'inici de feines.**

És un document que recollirà l'inici de les obres i contindrà almenys informació sobre la data d'inici, el termini d'execució i l'import previst de les obres a executar.

d) **Execució de les obres.**

Seran dutes a terme per la PART ARRENDATÀRIA, sent aquest el responsable únic de tots els pagaments de qualsevol naturalesa, siguen inherents a l'execució de les mateixes, així com de l'obtenció i pagament de totes les llicències, permisos i taxes que siguen preceptius per a la realització de les mateixes per part de l'Administració local, autonòmica o estatal. Així mateix, serà responsable de totes les indemnitzacions que es puguen derivar de l'incompliment de les disposicions generals o particulars relatives a la Seguretat Social, salut laboral, respecte dels treballadors que destini a l'execució d'aquestes obres, i de tots els perjudicis i danys que es produeixin a terceres persones derivades de l'execució de les mateixes, i han de complir igualment totes les prescripcions relatives a la normativa de prevenció de riscos laborals vigents i tota la normativa d'ADIF-ALTA VELOCITAT.

ADIF-ALTA VELOCITAT podrà fer visites d'inspecció i seguiment de les obres i tindrà accés a tota la documentació tècnica de les mateixes. Qualsevol modificació del projecte aprovat haurà de comptar amb la deguda autorització d'ADIF-ALTA VELOCITAT de forma prèvia a la seva execució, i no s'executarà sense aquesta autorització.

e) **Acta de comprovació d'inversió.**

Finalitzades les obres, és el document pel qual es dóna fe de les obres realitzades, acreditant, convenientment, que han estat liquidades als proveïdors i determinant-se l'import final de la dita obra a efectes contractuals si en tingués.

La conformitat per part d'ADIF-ALTA VELOCITAT amb el projecte i les obres no eximirà a la PART ARRENDATÀRIA de la seva responsabilitat pels defectes que pugueren existir i les conseqüències que pogueren derivar-se'n.

INVERSIONS I EL SEU TRACTAMENT

La PART ARRENDATÀRIA durà a terme les obres necessàries per a la posada en funcionament de l'activitat a què es destinarà l'immoble arrendat, procedint, a més, al seu equipament amb totes les instal·lacions que calguen (subministrament d'energia elèctrica, aigua, gas, refrigeració, calefacció, etc.) d'acord, tot això, amb el projecte que, a aquest efecte, haurà daprovar ADIF-ALTA VELOCITAT, en un termini màxim de TRES MESOS; en cas que la PART ARRENDATÀRIA no dugui a terme les obres esmentades en el termini estipulat, podrà ADIF-ALTA VELOCITAT donar per resolt el contracte prèvia comunicació escrita en aquest sentit.

El local disposarà de preses elèctriques i de comunicacions per a la instal·lació d'equips propis.

Si la PART ARRENDATÀRIA, considera la necessitat de realitzar alguna obra, haurà de presentar davant ADIF-ALTA VELOCITAT el Projecte corresponent, que haurà de ser autoritzat expressament per a la seva execució. L'autorització d'execució es recollirà a Adenda al contracte, on constaran les modificacions de contracte que es haguessin acordat en els termes previstos en aquest document.

La proposta d'aquestes inversions, després de la seva anàlisi per ADIF-ALTA VELOCIDAD, quedaran classificades com a:

a) **Inversions en instal·lacions fixes**

ADIF-ALTA VELOCITAT podrà 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 haurà 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 haja realitzat quedaran sempre en benefici d'ADIF-ALTA VELOCITAT, sense cap dret per la PART ARRENDATÀRIA a contraprestació de cap tipus, llevat de la part pendent d'amortitzar, excepcionalment, que així s'hagués aprovat per ADIF-ALTA VELOCITAT prèviament a la finalització o resolució del contracte.

Import garantit

Es calcula mitjançant la fórmula següent: $I_g = I_v \times M_p / D_u$

On:

I_g, és l'import garantit.

I_v , is l'import de les inversions realitzades, comprovades i lligades a l'espai cedit. (L'import de la Inversió realitzada haurà de ser menor o igual al de la Inversió aprovada).

M_p, és el nombre de mesos pendents de transcórrer fins al final de l'amortització, d'acord amb el pla d'amortització autoritzat per ADIF - Alta Velocitat.

D_u, és el termini total en mesos que dura l'amortització, d'acord amb el pla d'amortització autoritzat per ADIF - Alta Velocitat.

Per al càlcul de l'import garantit caldrà que, en acabar l'execució de la inversió, la PART ARRENDATÀRIA faciliti a ADIF-ALTA VELOCITAT les oportunes certificacions d'obra, factures o documents que acreditin de manera suficient, segons el parer d'ADIF-ALTA VELOCITAT, el cost total de la mateixa, desglossant l'import de les instal·lacions desmuntables, aportant igualment documentació acreditativa que les obres han estat degudament liquidades als proveïdors.

Drets sobre l'import garantit

- En cas que el contracte es resolgués per causes no imputables a la PART ARRENDATÀRIA, aquest tindrà dret a percebre d'ADIF-ALTA VELOCITAT una indemnització equivalent a l'import garantit (Ig). La PART ARRENDATÀRIA no podrà reclamar cap altre tipus d'indemnització.
- En cas que el contracte es resolgués per causes imputables a la PART ARRENDATÀRIA, aquest no tindrà dret a l'abonament de cap quantitat en concepte d'import garantit (Ig) per les inversions realitzades, i les obres quedaran en benefici d'ADIF-ALTA VELOCITAT.

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 van lliurar, retirant al seu compte i càrrec, qualsevol instal·lació desmuntable o mòbil que hagués utilitzat a l'explotació de l'espai, garantint, quan així s'hagués determinat, 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 als punts anteriors haurà de començar en el termini que es pacti.

Si transcorregut el termini esmentat al paràgraf anterior d'inici de les obres, aquestes no s'haguessin iniciat per causes no justificades, aquest podrà resoldre el contracte, quedant a favor seu la garantia en concepte d'indemnització.

La PART ARRENDATÀRIA podrà sol·licitar la pròrroga dels terminis establerts per a l'inici i la finalització de les obres, que serà concedida per ADIF-ALTA VELOCITAT en el supòsit que hi haja raons alienes a la voluntat de la PART ARRENDATÀRIA que justifiquin la demora al començament de aquestes. ADIF-ALTA VELOCITAT podrà inspeccionar en tot moment l'execució de les obres, per comprovar que aquestes s'ajusten al projecte autoritzat, sense que per aquesta inspecció o control es puga derivar cap responsabilitat per a ADIF-ALTA VELOCITAT. Acabades les obres s'aixecarà una acta on es recolliran les instal·lacions que s'han realitzat, la qual formarà part del present contracte.

8. - ASSEGURANÇA

La PART ARRENDATÀRIA prendrà 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) cadascun i 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 escau, i en l'exercici de l'activitat a l'espai arrendat.

La PART ARRENDATÀRIA lliurarà a ADIF-ALTA VELOCITAT una còpia de la pòlissa d'assegurances contractada i es compromet a remetre a Adif, periòdicament, els justificants destar al corrent de pagament de la prima de la pòlissa. La PART ARRENDATÀRIA s'obliga igualment a notificar a ADIF-ALTA VELOCITAT qualsevol modificació a la pòlissa o canvi de companyia asseguradora que pogués succeir durant la vigència del contracte.

La PART ARRENDATÀRIA assumirà directament la responsabilitat de fer front a totes les indemnitzacions l'import de les quals pogués superar les quantitats assenyalades anteriorment.

Aquestes assegurances s'han de contractar amb una entitat asseguradora que compleixi els requisits establerts al 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 VELOCITAT es realitzarà, com a data límit, en el moment del lliurament del local.

La PART ARRENDATÀRIA garantirà a ADIF-ALTA VELOCITAT 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 haurà d'abonar puntualment les primes de l'assegurança i facilitar-ne còpia a ADIF-ALTA VELOCITAT, amb caràcter anual, del justificant corresponent d'abonament.

9. - ÚS I CONSERVACIÓ

La PART ARRENDATÀRIA usarà el local amb la diligència deguda destinant-lo única i exclusivament a l'ús descrit a l'estipulació primera, abstenint-se de fer allò que puga anar en detriment o deteriorament del mateix, i està prohibit emmagatzemar o manipular matèries perilloses.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a mantindre en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements de l'activitat, així com la neteja del local arrendat, i s'han d'efectuar a càrrec seu les reparacions dels deterioraments que hi haja o es puguen produir, com a conseqüència de l'explotació per la PART ARRENDATÀRIA, assegurant la seva permanent conservació en perfecte estat.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a impedir tota usurpació o novetat danyosa per part de tercers.

La PART ARRENDATÀRIA permetrà l'accés a l'interior del local a ADIF-ALTA VELOCITAT oa qui aquest autoritze tant per inspeccionar com per verificar les obres de conservació o reparació que siguen necessàries.

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga a observar quanta norma, reglament o estatut emeti ADIF-ALTA VELOCITAT per al desenvolupament d'activitats dins de recintes ferroviaris, si escau, ia executar les indicacions d'ADIF-ALTA VELOCITAT amb vista a la reparació i conservació de l'immoble en allò que afecti a instal·lacions i servei ferroviari. En particular, caldrà 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 a realitzar a les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària.

10. - MESURES DE SEGURETAT

Serà de la responsabilitat exclusiva de la PART ARRENDATÀRIA, l'adopció de totes les mesures de seguretat necessàries segons la normativa vigent per a la protecció contra incendis, garantint en tot moment que l'activitat a desenvolupar discorri sense cap risc per a persones o coses i per al propi local arrendat per ADIF-ALTA VELOCITAT.

Les mesures esmentades anteriorment, s'han de prendre, si cal, en coordinació amb el servei de seguretat de l'Estació, i és del seu compte i càrrec el reforç dels serveis de vigilància, en cas que siga necessari segons les dues parts.

La PART ARRENDATÀRIA complirà, en tot moment, la normativa vigent o que es puga dictar en el futur, tant a nivell nacional com autonòmic o municipal, i que reguli o afecti el funcionament, seguretat i condicions del local destinat a l'activitat concreta que hi es desenvolupi.

ADIF-ALTA VELOCITAT declina qualsevol responsabilitat pels danys que es puguen 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 que es facin necessaris per al perfecte desenvolupament de l'activitat a realitzar al local i als espais arrendats es contractaran directament per compte i càrrec de la PART ARRENDATÀRIA amb les respectives empreses subministradores, sent del seu càrrec tant els consums que generi com la instal·lació de les escomeses que fossin necessàries.

En cas que la PART ARRENDATÀRIA no puga contractar directament els subministraments amb les empreses subministradores, ADIF-ALTA VELOCITAT, si s'encarregués de realitzar la prestació dels subministraments, efectuarà el càlcul dels costos corresponents als consums de conformitat amb els preus establerts a la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada horari de servei.

La PART ARRENDATÀRIA renuncia a reclamar a ADIF-ALTA VELOCITAT els possibles danys i perjudicis que li puguen ocasionar les incidències de qualsevol classe en aquests subministraments, sempre que aquestes incidències no tinguen origen en causes imputables a ADIF-ALTA VELOCITAT.

12. - PROHIBICIONS

Queda prohibida la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, així com 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 inconsentits seran causa suficient per a la resolució del contracte de arrendament.

S'exclou expressament l'aplicació dels articles 32 i 33 de la Llei d'arrendaments urbans vigent.

S'exclou igualment el dret d'adquisició preferent previst a l'art. 31 pel que fa a l'art. 25 de la L.A.U.

13. - SUSPENSIÓ DEL CONTRACTE

La PART ARRENDATÀRIA tindrà dret a optar entre suspendre el contracte o desistir-ne (sense indemnització de cap classe) només i exclusivament quan la autoritat competent o ADIF-ALTA VELOCITAT acordin (perquè així ho demani o aconselli l'explotació o el servei públic ferroviari) el tancament temporal de l'estació.

La suspensió del contracte suposarà, fins a l'acabament del tancament, la paralització del termini del contracte i la suspensió de l'obligació del pagament de la renda. No obstant això, reiniciat el contracte, es computarà el temps transcorregut per a l'actualització de la renda conforme als barems que estableixi el contracte.

14. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Procedirà la resolució del present Contracte, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les següents:

- Si la PART ARRENDATÀRIA estigués al descobert en el pagament de la renda corresponent a tres mesos o més, i no hagués solucionat l'incompliment en el termini de deu dies des que haja estat requerida per això per ADIF-ALTA VELOCITAT, 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 haja esmenat en el termini d'un mes des que haja estat requerida per fer-ho per ADIF-ALTA VELOCITAT.
- El subarrendament o la cessió inconsentits.
- La realització de danys causats dolosament a l'immoble.
- Per destinar el local arrendat per ADIF-ALTA VELOCITAT a activitat diferent de la contemplada en aquest Contracte.
- Per impedir o prohibir de forma reiterada i greu l'accés d'ADIF-ALTA VELOCITAT al local arrendat a fi de realitzar totes les comprovacions i les investigacions que consideri necessari.
- Per la realització al local arrendat, d'obres no autoritzades prèviament i per escrit per ADIF-ALTA VELOCIDAD.
- Si, una vegada, executades les obres contemplades a l'Estipulació SETENA d'aquest Contracte, ADIF-ALTA VELOCITAT comprovés que aquestes no s'ajusten a les que van ser consentides.
- En cas que la PART ARRENDATÀRIA siga sancionada per l'Administració o pels Tribunals, mitjançant resolució o sentència ferma, amb motiu de faltes greus que puguen perjudicar el prestigi o la imatge d'ADIF-ALTA VELOCITAT.

- Per no subscriure i/o per estar al descobert en el pagament de les assegurances, previstes a l'Estipulació VUITENA, sempre que l'incompliment no fos esmenat en el termini d'un mes des que la PART ARRENDATÀRIA haja estat requerida a aquest efecte per ADIF-ALTA VELOCITAT.
- 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 fos esmenat en el termini de deu dies des que la PART ARRENDATÀRIA hagués estat requerida a aquest efecte per ADIF-ALTA VELOCITAT.
- Per no trobar-se la PART ARRENDATÀRIA en possessió de les autoritzacions i les llicències necessàries tant per a l'exercici de l'activitat com per a la realització d'obres.
- Per abandó del local.

ADIF-ALTA VELOCITAT notificarà per escrit a la PART ARRENDATÀRIA la causa de resolució en què haja incorregut.

En tots aquests supòsits de resolució les obres realitzades de primer establiment, conservació o millora revertiran gratuïtament a ADIF-ALTA VELOCITAT i quedaran en benefici dels locals sense que la PART ARRENDATÀRIA tingui dret a percebre cap quantitat en concepte d'indemnització, o amortització pendent.

Si la PART ARRENDATÀRIA decidís unilateralment resoldre el contracte amb anterioritat al venciment pactat, siga quina siga la causa, la totalitat de les obres realitzades quedaran igualment en benefici dels locals sense que ADIF-ALTA VELOCITAT haja d'abonar cap quantitat a la PART ARRENDATÀRIA en concepte de indemnització, o amortització pendent.

Igualment aquest contracte es resoldrà per allò indicat a l'Estipulació Segona relativa a la recuperació dels locals per ADIF-ALTA VELOCITAT, i Tercera del present document relativa a la resolució anticipada per part de la PART ARRENDATÀRIA així com a la resolució per part d'ADIF -ALTA VELOCITAT per manca de l'ús del local als nivells requerits.

15. - EXTINCIÓ DEL CONTRACTE

A més de per les altres causes contemplades 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-se expressament l'aplicació de l'art. 34 de la L.A.U.
b. Defunció de la persona física arrendatària, cas en què s'exclou la subrogació mortis causa de l'art. 33 L.A.U. o, dissolució de la persona jurídica arrendatària.
c. Pèrdua de limmoble arrendat per causa no imputable a ADIF-ALTA VELOCITAT.
d. Qualsevol altra que acordessin les parts.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula té la PART ARRENDATÀRIA dret a cap indemnització.

Així mateix, el Contracte s'extingirà per la finalització de la prestació del servei de venda de bitllets i informació atès (SB-7), personal de bord (SB 9), perquè les empreses ferroviàries prestin el servei d'atenció preferent als seus clients (SX-10) (ELIMINAR EL QUE NO PROCEDEIXI) vinculat a l'espai adjudicat a XXXXXX.

16. - PUBLICIDAD Y RÓTULOS

Per a la instal·lació de qualsevol rètol a l'exterior del local arrendat, relatiu a l'activitat que la PART ARRENDATÀRIA desenvolupi a l'interior del local, aquest haurà de sol·licitar i obtindre prèviament l'autorització expressa i per escrit d'ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Queda prohibida la realització o instal·lació de qualsevol tipus de publicitat a l'exterior del local arrendat per ADIF-ALTA VELOCIDAD. Així mateix, queda prohibida la col·locació de rètols lluminosos, encara a l'interior del local, sense comptar amb l'autorització prèvia d'ADIF-ALTA VELOCITAT.

17. - RESPONSABILITATS

ADIF-ALTA VELOCITAT queda exempt de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que pugueren ocasionar-se en el mobiliari, estris i efectes introduïts al local arrendat. Així mateix, ADIF-ALTA VELOCITAT declina qualsevol responsabilitat pels accidents que s'esdevingueren a l'interior del local objecte del contracte qualsevol que fos la causa, davant dels empleats de la PART ARRENDATÀRIA i davant de tercers, respecte de tots els quals respondrà sempre la PART ARRENDATÀRIA i per l'import total de les indemnitzacions corresponents.

18. - DESPESES I TRIBUTS

Seran per compte de l'ARRENDATARI la totalitat dels tributs de qualsevol classe que, actualment graven, o puguen gravar en el futur, l'exercici de l'activitat a desenvolupar al local arrendat, o que recaiguen o puguen recaure sobre el local ocupat, encara que s'haguessin liquidat a ADIF-ALTA VELOCITAT. Igualment seran a compte de l'ARRENDATARI les despeses i tributs que puguen recaure sobre aquest contracte o sobre qualsevol de les operacions físiques o jurídiques que motivi.

Es convé expressament que l'ARRENDATARI es farà càrrec de l'Impost de Béns Immobles que recaigui sobre el local, encara que s'hagués liquidat a ADIF-ALTA VELOCITAT.

19. - RETIRADA DE RESIDUS

La PART ARRENDATÀRIA s'obliga, pel seu compte i càrrec, a retirar tots els residus que es generin com a conseqüència de la realització d'obres privatives al local i/o per la realització de la seua activitat. La retirada dels residus esmentats s'ha de fer d'acord amb les disposicions legals en vigor en matèria de medi ambient, ia través de un Gestor Mediambiental quan siga preceptiu, aportant còpia a ADIF-ALTA VELOCITAT dels documents que subscrigui 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 en què realitzarà l'objecte del contracte.

Són aplicables els procediments operatius de coordinació d'activitats empresarials P.O.P. 12 i P.O.P 16, en tot allò que no contradigui el present contracte.

Si durant la vigència del contracte calgués, per a la realització de l'activitat, comptar amb una habilitació administrativa, qui resulte adjudicatari s'obliga al seu càrrec exclusiu a obtindre l'habilitació que resulte preceptiva. Igualment s'obliga que el personal o mitjans que hagen de prestar els seus serveis en l'àmbit ferroviari comptin amb la capacitació i habilitació, que resulten preceptives segons la normativa del sector que siga aplicable, que els permetin la realització de les seves funcions amb les degudes garanties de seguretat i eficiència.

21. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que la PART ARRENDATÀRIA dirigeixi a ADIF-ALTA VELOCITAT en relació amb aquest contracte hauran d'anar dirigides a la Subdirecció de Gestió Comercial de la Direcció d'Explotació Comercial, sítia al c/ Sor Àngela de la Creu núm. 3, 3a planta, 28020 (Madrid), de manera que tingui la seguretat que han arribat a la destinació.

Les que ADIF-ALTA VELOCITAT dirigeixi a la PART ARRENDATÀRIA les enviarà al domicili reflectit a l'encapçalament d'aquest Contracte.

Mentre ADIF-ALTA VELOCITAT no rebi comunicació de la PART ARRENDATÀRIA notificant alguna anomalia, s'entendrà que el contracte es desenvolupa normalment.

22. - NOVACIÓ

La totalitat dels pactes i condicions establerts en aquest contracte no poden ser modificats o novats sinó en virtut d'acord específic de les parts que han de ser subscrits pels mateixos atorgants o persones que tinguen poders suficients per fer-ho.

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, per el que estableix la Llei 33/2003, de 3 de novembre, de patrimoni de les administracions Públiques i altres normes de dret privat que siguen aplicables.

Igualment seran aplicables per a allò no indicat en les presents condicions particulars, la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació del present contracte núm. ( ), així com la documentació lliurada per la PART ARRENDATÀRIA 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 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 puguen derivar de la interpretació i el compliment del present Contracte, i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei de 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 pogués correspondre, se sotmeten als Tribunals de Madrid, i 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 es comprometran a mantindre en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguen concernents a fi del contracte, havent de mantindre 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 siga part del contracte.

Les dades personals tractades en aquest contracte seran tractades per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei Orgànica 3/2018, del 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i Garantia de Drets Digitals. Cadascuna de les parts serà responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part, figurant la seva identitat, dades de contacte i representant a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i execució del contracte i es conservaran les dades durant la vigència d'aquest i el temps posterior que siga legalment necessari. Les dades podran ser comunicats 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 oposar-se al tractament, així com el dret a la portabilitat de les dades, quan escaigui, dirigint un escrit acompanyant una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o un altre homòleg (NIE) amb assumpte Protecció de Dades a les següents adreces:

ADIF-Alta Velocitat, E.P.E. (CIF Q-2802152-E)

Adreça postal: Avinguda 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 tindran dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan entenguen que se n'han vulnerat algun dels seus drets o se n'hagen tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats podran adreçar-se al Delegat de Protecció de Dades de cadascun dels responsables, en cas que en tinguessin, contactant per algun dels canals més amunt indicats.

27. - SEGELLAT DEL CONTRACTE

La totalitat dels folis que componen aquest Contracte i la resta dels Annexos han estat segellats, per garantir-ne l'autenticitat, per representants d'ambdues parts.

Així ho acorden i convenen amb aquesta finalitat i per a la seva deguda constància, signen electrònicament aquest Contracte, a un sol efecte, sent la data de formalització aquella que correspongui 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 VELOCITAT:

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)

CONTRATE 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 (_____) D. _____) amb el número (_) del seu Protocol.

1. Que en data (----), l'empresa ferroviària ( ) va sol·licitar a ADIF-Alta Velocitat accés a les instal·lacions de servei per a la prestació del servei (SB-8 ESPAI PER MÀQUINES DE VENDA DE BITLLETS I INFORMACIÓ / SX-4 ESPAIS PER PRESTAR SERVEIS D'ATENCIÓ I INFORMACIÓ PUNTUAL / SX-5 ESPAI A ANDANES PER EMMAGATZEMATGE D'EQUIPAMENTS MÒBILS / SX-7 PUNT D'ATENCIÓ D'ÚLTIMA HORA / SX-8 TAQUILLES EN VESTUARI D'ÚS COMPARTIT) (posar només el que siga procedent) a l'estació de (_____).
2. Les condicions ofertes per ADIF-Alta Velocitat són les que figuren en aquest document, juntament amb les condicions de contractació que s'adjunten, com Annex 1 al present document:
   - Espai nº 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- Dins del preu es troba inclòs el consum elèctric. No inclou les despeses per serveis, neteja o manteniment derivats de l'ús de la màquina, que seran a compte de la CESSIONÀRIA, així com el consum de dades.
     - SX-5- El consum elèctric no està inclòs al preu. No s'inclou al preu servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements emmagatzemats.
     - SX-7 El consum elèctric no està inclòs al preu. No s'hi inclou servei de vigilància específica, per la qual cosa no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lat. No s'hi inclou el consum de dades.
     - SX-8- Dins del preu es troba inclòs el consum elèctric.

       (ELIMINAR EL QUE NO PROCEDEIXI).

Vigència: Serà la que figuri a la resolució d'adjudicació, començant a comptar la seva vigència l'endemà de la seva notificació i finalitzant 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 reflecteix el document de conformitat signat per la CESSIONÀRIA, del qual aquest document és Annex.

ADIF-ALTA VELOCITAT lliurarà a la CESSIONÀRIA l'espai esmentat, mitjançant la signatura de la corresponent Acta de lliurament que serà signada per representants d'ambdues parts, obligant-se a mantindre-lo al gaudi pacífic del mateix durant el temps de vigència del Contracte, tret que que, per les causes que s'indiquen a l'Estipulació Segona, es faci necessària la recuperació immediata per ADIF-ALTA VELOCITAT de l'esmentat espai, cas en què la CESSIONÀRIA s'obliga des d'ara, a lliurar-lo lliure de qualsevol càrrega, en el mateix estat en el que ho va rebre i en la data que ADIF-ALTA VELOCITAT li comuniqui.

La CESSIONÀRIA declara que rep l'espai expressat en condicions d'ús i apte per servir per fi exclusiu previst anteriorment, amb independència de les obres i inversions que realitzi per condicionar l'espai a l'activitat a què es destina.

Serà condició indispensable per al lliurament de l'espai, el lliurament a ADIF-ALTA VELOCITAT d'una còpia de les pòlisses d'assegurances establertes a l'estipulació SETENA de les presents Condicions de Contractació.

2. - RECUPERACIÓ DE L'ESPAI PER ADIF AV DURANT LA VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Quan calgui fer obres de manteniment i/o de remodelació que afectin el servei de transport ferroviari, siguen programades o urgents, ADIF-ALTA VELOCITAT podrà modificar la capacitat assignada prèvia comunicació a les empreses ferroviàries. ADIF-ALTA VELOCITAT comunicarà, amb caràcter general, amb el menys sis mesos d'antelació amb relació a l'execució prevista, la realització de les obres de manteniment i/o remodelació programades. En el cas d'obres de manteniment i/o remodelació de caràcter urgent, ADIF-ALTA VELOCITAT les comunicarà a la CESSIONÀRIA, tan bon punt en tingui coneixement.

En aquests casos, l'empresa ferroviària té dret a la modificació temporal de les condicions econòmiques associades a la seva adjudicació, segons siga de caràcter total o parcial.

Si com a conseqüència de l'execució d'obres de remodelació que es puguen dur a terme a l'Estació on es troba l'espai objecte d'aquest Contracte, per necessitats de l'explotació i del servei públic ferroviari, o bé en compliment de disposicions administratives, o en execució de plans urbanístics, que fes impossible a la CESSIONÀRIA el desenvolupament de la seva activitat a l'espai cedit, tindrà aquesta dret a ser indemnitzada a la part pendent d'amortitzar de les inversions, que haguessin estat aprovades per ADIF-ALTA VELOCITAT prèviament a la revocació de la capacitat.

En qualsevol dels supòsits anteriors, ADIF-ALTA VELOCITAT, sempre que siga possible, facilitarà un espai alternatiu. En cas que, durant l'execució del contracte, una tercera empresa ferroviària sol·licitarà espais per a la prestació del servei objecte d'aquest contracte i descrit a la clàusula primera, se seguirà el procediment de coordinació previst al Reglament 2017/2177 de la Comissió, de 22 de novembre de 2017, relatiu a l'accés a les instal·lacions de servei i als serveis ferroviaris connexos.

3. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

La vigència del present contracte és la reflectida a la resolució d'adjudicació, en les condicions establertes al document de conformitat.

ADIF-ALTA VELOCITAT garanteix la permanència als espais adjudicats durant aquest termini, així com les inversions que hagués realitzat en els termes previstos en aquest document.

Al final de la vigència del contracte, sense necessitat de cap requeriment previ, la CESSIONÀRIA haurà de desallotjar i deixar lliure ia disposició d'ADIF-ALTA VELOCITAT l'espai cedit, en el mateix estat en què es trobava inicialment, llevat d'acord exprés per part de ADIF-ALTA VELOCITAT.

Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que notifique fefaentment a l'altra part la seva decisió almenys TRES MESOS abans de la data en què siga efectiva la resolució.

En el cas que ADIF-ALTA VELOCITAT requereixi la modificació del contracte, en aplicació del "Procediment per a les sol·licituds d'accés a les instal·lacions de servei i als serveis vinculats o connexos al transport ferroviari a Estacions de Viatgers", la CESSIONÀRIA tindrà dret a la compensació per les inversions pendents d'amortitzar que, sobre l'espai modificat, haguessin aprovat ADIF-ALTA VELOCITAT i realitzat per la CESSIONÀRIA.

En cas que ADIF-ALTA VELOCITAT detecti 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 siga degut a causes no econòmiques, alienes al control de la CESSIONÀRIA), es requerirà la CESSIONÀRIA perquè procedisca a l'ús del dit espai. Si en el termini d'un mes aquest requeriment no fos atès, ADIF-ALTA VELOCITAT podrà resoldre el contracte, sense que la CESSIONÀRIA tingui dret a requerir cap compensació.

4.- RENDA

La renda del present contracte serà la determinada en funció del que estableix la Declaració sobre la Xarxa vigent a cada moment.

Les rendes pagadores a ADIF-ALTA VELOCITAT per la CESSIONÀRIA començaran a meritar-se a partir del dia de lliurament de l'espai, data que constarà a Acta signada per les parts.

El pagament de la renda es realitzarà per mesos avançats, prèvia presentació per ADIF-ALTA VELOCITAT de la corresponent factura, mitjançant transferència bancària, a un dels comptes d'ADIF-ALTA VELOCITAT dels quals és titular.

Les quantitats assenyalades anteriorment són quanties sense IVA, per la qual cosa s'incrementaran aquestes xifres amb l'import de l'IVA legalment aplicable a cada moment.

L'impagament per la CESSIONÀRIA de qualsevol de les parts alíquotes de la renda meritarà l'interès de demora vigent en la data en què es produeixi l'impagament i des de la data d'aquest.

5. - AUTORITZACIONS I LLICÈNCIES

La CESSIONÀRIA haurà de sol·licitar i obtindre pel seu compte i càrrec la totalitat de les autoritzacions i llicències, tant nacionals com autonòmiques i locals, vigents a l'actualitat o que puguen dictar-se en el futur i resulten legalment preceptives per desenvolupar la seva activitat a l'espai cedit per ADIF-ALTA VELOCITAT.

ADIF-ALTA VELOCITAT declina qualsevol responsabilitat per al cas que l'activitat a realitzar per la CESSIONÀRIA comencés sense comptar amb les credencials, llicències i autoritzacions preceptives.

La CESSIONÀRIA podrà instar la resolució anticipada del contracte, sense penalització, quan les llicències, autoritzacions o permisos indicats no siguen concedits, siguen revocats o limitats durant la vigència del contracte, per causes alienes a la voluntat de la CESSIONÀRIA.

Així mateix, la CESSIONÀRIA haurà de sol·licitar quants permisos o llicències resulten necessaris per a la realització d'obres, de conformitat amb allò establert a la clàusula SETENA del present contracte.

6. - OBRES

Tota obra que s'haja de realitzar als espais i instal·lacions cedides per al seu condicionament serà de compte i càrrec de la CESSIONÀRIA, i cal sempre l'autorització expressa i per escrit d'ADIF-ALTA VELOCITAT, prèvia a l'inici de les mateixes.

Si la CESSIONÀRIA considerés la necessitat de realitzar alguna obra, haurà de presentar davant ADIF-ALTA VELOCITAT el projecte corresponent, que haurà de ser autoritzat expressament per a la seva execució. L'autorització d'execució es recollirà a Adenda al contracte, on constaran les modificacions de contracte que s'hagen acordat en els termes previstos en aquest document.

L'execució de les obres descrites haurà de començar en el termini que es pacti.

Si transcorregut el termini esmentat al paràgraf anterior d'inici de les obres, aquestes no s'haguessin iniciat per causes no justificades ADIF-ALTA VELOCITAT podrà resoldre el contracte.

La CESSIONÀRIA podrà sol·licitar la pròrroga dels terminis establerts per a l'inici i la finalització de les obres, que serà concedida per ADIF-ALTA VELOCITAT en el supòsit que hi haja raons alienes a la voluntat de l'explotador que justifiquin la demora al començament d'aquestes. ADIF-ALTA VELOCITAT podrà inspeccionar en tot moment l'execució de les obres, per comprovar que aquestes s'ajusten al projecte autoritzat, sense que per aquesta inspecció o control es puga derivar cap responsabilitat per a ADIF-ALTA VELOCITAT. Acabades les obres s'estendrà una acta on es recolliran les instal·lacions que s'han realitzat, la qual formarà part del present contracte.



7. - ASSEGURANÇA

La CESSIONÀRIA haurà pres a càrrec seu una pòlissa d'assegurances global que cobreixi els riscos d'incendi i altres danys als béns i de Responsabilitat Civil en una quantia mínima de 150.000.- EUROS (CENT CINQUANTA MIL EUROS) cadascun i que garanteixi, en cas de sinistre, l'abonament de la indemnització corresponent i cobreixi els riscos de qualsevol danys i perjudicis causats, durant la realització d'obres, si escau, i en l'exercici de l'activitat a l'espai cedit.

La CESSIONÀRIA lliurarà a ADIF-ALTA VELOCITAT una còpia de la pòlissa d'assegurances contractada i es compromet a remetre a ADIF-ALTA VELOCITAT, periòdicament, els justificants d'estar al corrent del pagament de la prima de la pòlissa. La CESSIONÀRIA s'obliga igualment a notificar a ADIF-ALTA VELOCITAT qualsevol modificació a la pòlissa o canvi de companyia asseguradora que pogués succeir durant la vigència del contracte.

La CESSIONÀRIA assumeix directament la responsabilitat personal de fer front a totes les indemnitzacions l'import de les quals pogués superar la quantitat assenyalada al paràgraf anterior.

Aquestes assegurances s'han de contractar amb una entitat asseguradora que compleixi els requisits establerts al Llei 20/2015, de 14 de juliol, d'ordenació, supervisió i solvència de les entitats asseguradores i reasseguradores, o norma que la substitueixi. El lliurament de la pòlissa d'assegurances a ADIF es realitzarà, com a data límit, al moment del lliurament del local.

La CESSIONÀRIA garantirà a ADIF-ALTA VELOCITAT la cobertura dels riscos esmentats, des del mateix moment de l'inici i fins a la finalització de la vigència del present contracte.

La CESSIONÀRIA haurà d'abonar puntualment les primes de l'assegurança i facilitar-ne còpia a ADIF-ALTA VELOCITAT, amb caràcter anual, del justificant d'abonament corresponent.

8. - ÚS I CONSERVACIÓ

La CESSIONÀRIA usarà l'espai amb la diligència deguda destinant-lo única i exclusivament a l'ús descrit al document de conformitat, abstenint-se de fer allò que puga anar en detriment o deteriorament del mateix, i està prohibit emmagatzemar o manipular matèries perilloses.

La CESSIONÀRIA s'obliga a mantindre en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements de l'activitat, així com la neteja de l'espai cedit, i han d'efectuar a càrrec seu les reparacions dels deterioraments que hi haja o puguen produir-se, assegurant la seva permanent conservació en perfecte estat.

La CESSIONÀRIA s'obliga a impedir tota usurpació o novetat danyosa per part de tercers.

La CESSIONÀRIA permetrà l'accés a l'interior de l'espai a ADIF-ALTA VELOCITAT oa qui autoritzi tant per inspeccionar com per verificar les obres de conservació o reparació que siguen necessàries.

La CESSIONÀRIA s'obliga a observar quanta norma, reglament o estatut emeti ADIF-ALTA VELOCITAT per al desenvolupament d'activitats dins de recintes ferroviaris, a si és el cas, ia executar les indicacions d'ADIF-ALTA VELOCITAT amb vista a la reparació i conservació de l'immoble pel que fa a instal·lacions i servei ferroviari. En particular, haurà d'observar les prescripcions derivades de l'article 16 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en relació amb les obres i les actuacions a realitzar a les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària.

9. - MESURES DE SEGURETAT

Serà de la responsabilitat exclusiva de la CESSIONÀRIA, l'adopció de totes les mesures de seguretat necessàries segons la normativa vigent per a la protecció contra incendis, garantint en tot moment que l'activitat a desenvolupar discorri sense cap risc per a persones o coses i per al propi espai cedit per ADIF-ALTA VELOCITAT.

Les mesures esmentades anteriorment, s'han de prendre, si cal, en coordinació amb el servei de seguretat de l'Estació, i és del seu compte i càrrec el reforç dels serveis de vigilància, en cas que siga necessari segons les dues parts.

La CESSIONÀRIA complirà, en tot moment, la normativa vigent o que es puga dictar en el futur, tant a nivell nacional com autonòmic o municipal, i que reguli o afecti el funcionament, la seguretat i les condicions de l'espai destinat a l'activitat concreta que s'hi desenvolupi.

ADIF-ALTA VELOCITAT declina qualsevol responsabilitat pels danys que es puguen ocasionar a tercers a conseqüència de la inobservança per la CESSIONÀRIA de les mesures de seguretat i normativa aplicables a què es fa esment als 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 CESSIONÀRIA amb les respectives empreses subministradores, sent del seu càrrec tant els consums que generi com la instal·lació de les connexions de servei que siguen necessàries.

En cas que la CESSIONÀRIA no puga contractar directament els subministraments amb les empreses subministradores, ADIF-ALTA VELOCITAT, si s'encarregués de fer la prestació dels subministraments, efectuarà el càlcul dels costos corresponents als consums de conformitat amb els preus establerts a la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada horari de servei.

La CESSIONÀRIA renuncia a reclamar a ADIF-ALTA VELOCITAT els possibles danys i perjudicis que li puguen ocasionar les incidències de qualsevol classe en aquests subministraments, sempre que aquestes incidències no tinguen origen en causes imputables a ADIF-ALTA VELOCITAT.

11. - PROHIBICIONS

Queda prohibida la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, així com 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 inconsentits seran causa suficient per a la resolució del contracte de cessió ús.

12. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Procedirà la resolució del present Contracte, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les següents:

- Si la CESSIONÀRIA 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 inconsentits.
- La realització de danys causats dolosament a l'immoble.
- Per destinar l'espai cedit per ADIF-ALTA VELOCITAT a activitat diferent de la contemplada en el present Contracte.

- Per impedir o prohibir de forma reiterada i greu l'accés d'ADIF-ALTA VELOCITAT a l'espai cedit a fi de realitzar totes les comprovacions i les investigacions que consideri necessari.
- Per la realització a l'espai cedit, d'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-ALTA VELOCITAT comprovés que aquestes no s'ajusten a les que van ser consentides.
- En cas que la CESSIONÀRIA siga sancionada per l'Administració o pels Tribunals, amb motiu de faltes greus que puguen perjudicar el prestigi o la imatge d'ADIF-ALTA VELOCITAT.
- Per no subscriure i/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 trobar-se la CESSIONÀRIA en possessió de les autoritzacions i les llicències necessàries tant per a l'exercici de l'activitat com per a la realització d'obres.
- Per abandó de l'espai.

ADIF-ALTA VELOCITAT notificarà per escrit a la CESSIONÀRIA la causa de resolució en què haja incorregut.

En tots aquests supòsits de resolució, les obres realitzades revertiran gratuïtament a ADIF-ALTA VELOCITAT i quedaran en benefici dels espais, sense que la CESSIONÀRIA tingui dret a percebre cap quantitat en concepte d'indemnització, o amortització pendent.

Si la CESSIONÀRIA decidís unilateralment resoldre el contracte amb anterioritat al venciment pactat, siga quina siga la causa, la totalitat de les obres realitzades quedaran igualment en benefici dels espais, sense que ADIF-ALTA VELOCITAT haja d'abonar cap quantitat a la CESSIONÀRIA en concepte de indemnització, o amortització pendent.

Igualment, aquest contracte es resoldrà per allò indicat a l'Estipulació Segona relativa a la recuperació dels espais per ADIF-ALTA VELOCITAT, i Tercera del present document relativa a la resolució anticipada per part de la CESSIONÀRIA així com a la resolució per part d'ADIF -ALTA VELOCITAT per manca de l'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 seves pròrrogues.
b) Dissolució de la persona jurídica arrendatària.
c) Pèrdua de l'immoble cedit per causa no imputable a ADIF-ALTA VELOCITAT.
d) Tancament definitiu del recinte ferroviari o del lloc on es trobe ubicat l'immoble, acordat per ADIF-ALTA VELOCITAT o per l'autoritat administrativa competent, quan això obeís a les necessitats especials de la gestió i/o explotació del servei públic ferroviari, a l'interès públic oa les altres causes referides en aquest contracte.
e) Qualsevol altra que acordessin les parts.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula tindrà la CESSIONÀRIA dret a cap indemnització.

14. - RESPONSABILITATS

ADIF-ALTA VELOCITAT queda exempt de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que pugueren ocasionar-se en el mobiliari, estris i efectes introduïts a l'espai cedit. Així mateix, ADIF-ALTA VELOCITAT declina qualsevol responsabilitat pels accidents que s'esdevingueren a l'interior de l'espai objecte del contracte qualsevol que fos la causa, davant dels empleats de la CESSIONÀRIA i davant de tercers, respecte de tots els quals respondrà sempre la CESSIONÀRIA i per l'import total de les indemnitzacions corresponents.

15. - DESPESES I TRIBUTS

Seran per compte de la CESSIONÀRIA la totalitat dels tributs de qualsevol classe que, actualment graven, o puguen gravar en el futur, l'exercici de l'activitat a desenvolupar al local arrendat, o que recaiguen o puguen recaure sobre el local ocupat , encara que s'haguessin liquidat a ADIF-Alta Velocitat. Igualment seran a compte de la CESSIONÀRIA les despeses i tributs que puguen recaure sobre aquest contracte o sobre qualsevol de les operacions físiques o jurídiques que motivi.

Es convé expressament que la CESSIONÀRIA es farà càrrec de l'Impost de Béns Immobles que recaigui sobre el local, encara que s'hagués liquidat a ADIF-Alta Velocitat.

16. - RETIRADA DE RESIDUS

La CESSIONÀRIA s'obliga, pel seu compte i càrrec, a retirar tots els residus que es generin com a conseqüència de la realització d'obres privatives a l'espai i/o per la realització de la seua activitat. La retirada dels residus esmentats s'ha de fer d'acord amb les disposicions legals en vigor en matèria de medi ambient, ia través d'un Gestor Mediambiental quan siga preceptiu, aportant còpia a ADIF-ALTA VELOCITAT dels documents que subscrigui per a la retirada de tots els residus.

17. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que la CESSIONÀRIA dirigeixi a ADIF-ALTA VELOCITAT en relació amb aquest contracte hauran d'anar dirigides a la Subdirecció de Gestió Comercial de la Direcció d'Explotació Comercial, situada al c/ Sor Àngela de la Creu núm. 3, 3a planta, 28020 (Madrid), de manera que tingui la seguretat que han arribat al seu destí.

Les que ADIF-ALTA VELOCITAT dirigeixi a la CESSIONÀRIA les enviarà al domicili reflectit al document de conformitat.

Mentre ADIF-ALTA VELOCITAT no rebi comunicació de la CESSIONÀRIA notificant alguna anomalia, s'entendrà 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 siguen aplicables.

Igualment seran aplicables per a allò no indicat en les presents condicions particulars, la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació del present contracte, així com la documentació lliurada per la CESIONARIA durant la tramitació de l'expedient.

19. - JURISDICCIÓ

Per a totes les qüestions que es puguen derivar de la interpretació i el compliment del present Contracte, i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei de 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 pogués correspondre, se sotmeten als Tribunals de Madrid, i 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 es comprometran a mantindre en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguen concernents a fi del contracte, havent de mantindre 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 siga part del contracte.

Les dades personals tractades en aquest contracte seran tractades per cadascuna de les parts d'acord amb les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei Orgànica 3/2018, del 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i Garantia de Drets Digitals. Cadascuna de les parts serà responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part, figurant la seva identitat, dades de contacte i representant a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i execució del contracte i es conservaran les dades durant la vigència d'aquest i el temps posterior que siga legalment necessari. Les dades podran ser comunicats 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 dades, rectificació, supressió, limitació o a oposar-se al tractament, així com el dret a la portabilitat de les dades, quan escaigui, dirigint un escrit acompanyant una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o un altre homòleg (NIE) amb assumpte Protecció de Dades a les adreces següents:

ADIF-Alta Velocitat E.P.E. (CIF Q-2802152-E)

Adreça postal: Avinguda Pio XII, 97, Madrid (28036).

Adreça de correu electrònic: dpd.adifav@adif.es

Així mateix, els interessats tindran dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan entenguen que se n'han vulnerat algun dels seus drets o se n'hagen tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats podran adreçar-se al Delegat de Protecció de Dades de cadascun dels responsables, en cas que en tinguessin, contactant per algun dels canals més amunt indicats.

MODELO DE CONFORMIDAD Y CONTRATACIÓN PARA LA CESIÓN DE ESPACIOS DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO AUXILIAR SX-6 (CONTROL COMERCIAL PREVIO AL ACCESO A TRENES)

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 (_____) D. (_____) amb el número ( ) del seu Protocol.

1. Que en data (----), (Empresa Ferroviària) va sol·licitar a l'administrador d'infraestructures accés a les instal·lacions de servei per a la prestació del servei (SX-6 CONTROL COMERCIAL PREVI A L'ACCÉS A TRENS) a l'estació de (_____)
2. Les condicions ofertes per l'administrador d'infraestructures són les que figuren al present document, juntament amb les condicions de contractació que es adjunten, com a Annex 1 al present document:
   - L'administrador podrà facilitar a les empreses ferroviàries un taulell perquè puguen fer el control preventiu previ a l'accés i embarcament a trens a l'estació de XXX. Aquests mostradors podran ser fixos o mòbils i podran ser utilitzats durant un període màxim de 30 minuts abans de la sortida dels trens amb capacitat assignada a l'Empresa Ferroviària durant l'hora de servei.
   - Preu, l'establert a la Declaració sobre la Xarxa vigent per a cada Horari de Servei.

Vigència: Anual, començant a comptar la 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 reflectit en el document de conformitat signat per (Empresa Ferroviària), del qual aquest document és Annex, que a cap cas inclou la custòdia dels elements dipositats o emmagatzemats al taulell.

L'administrador d'infraestructures facilitarà 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 per fi exclusiu previst anteriorment.

2. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

2.1. La vigència del present contracte és la reflectida 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.

2.2. Per dur a terme la resolució anticipada del contracte per voluntat d'una de les parts, s'estableix que notifique fefaentment a l'altra part la seva decisió almenys TRES MESOS abans de la data en què siga efectiva la resolució.

3. - ÚS I CONSERVACIÓ

(Empresa Ferroviària) usarà l'espai amb la diligència deguda destinant-lo única i exclusivament a l'ús descrit al document de conformitat, abstenint-se de fer allò que puga anar en detriment o deteriorament del mateix.

(Empresa Ferroviària) s'obliga a mantindre en bon estat de conservació, manteniment i neteja les instal·lacions, equips i elements del taulell.

4.- SUBMINISTRAMENTS

El consum elèctric està inclòs al 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 Velocitat els possibles danys i perjudicis que li puguen ocasionar les incidències de qualsevol classe en els subministraments, sempre que aquestes incidències no tinguen origen en causes imputables a ADIF-Alta Velocitat.

5. - PROHIBICIONS

Queda prohibida la cessió, el subarrendament i el traspàs per qualsevol títol, així com 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 inconsentits seran causa suficient per a la resolució del contracte de cessió d'ús.

6. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Procedirà la resolució del present Contracte, a més de per les causes previstes a l'ordenament jurídic, per les següents:

- L'impagament del preu corresponent, sense necessitat de reclamació judicial o extrajudicial. L'impagament del preu meritarà l'interès de demora vigent a la data en què es produeixi l'impagament i des de la data d'aquest.
- La cessió inconsentida.
- La realització de danys causats dolosament al mobiliari.
- Per destinar l'espai cedit per l'administrador d'infraestructures a activitat diferent de la que preveu aquest contracte.
- En cas que (Empresa Ferroviària) siga sancionada per l'Administració o pels Tribunals, amb motiu de faltes greus que puguen perjudicar el prestigi o l' 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 notificarà per escrit a (Empresa Ferroviària) la causa de resolució en què haja 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 seves 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 obeïsca a les necessitats especials de la gestió i/o explotació del servei públic ferroviari, a l'interès públic o a les altres causes referides en aquest contracte.
- Qualsevol altra que acordessin les parts.

En cap dels casos previstos en aquesta clàusula tindrà la (Empresa Ferroviària) dret a cap indemnització.

8. - RESPONSABILITATS

L'administrador d'infraestructures queda exempt de tota responsabilitat per les sostraccions, avaries o desperfectes que es puguen ocasionar els elements estris i efectes introduïts a l'espai cedit per (Empresa Ferroviària).

9. - COMUNICACIONS

Totes les comunicacions que (Empresa Ferroviària) dirigeixi a l'administrador d'infraestructures en relació amb aquest contracte hauran d'anar dirigides a la Subdirecció de Serveis i Manteniment de la Direcció d'Estacions de Viatgers, situada a l'Avda. Pio XII, 110, Caracola 18, 28036 (Madrid), de manera que tingui la seguretat que han arribat a la destinació.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Les que l'Administrador d'Infraestructures dirigeixi a (Empresa Ferroviària) les enviarà al domicili reflectit al document de conformitat.

Mentre l'Administrador d'Infraestructures no rebi comunicació de (Empresa Ferroviària) notificant alguna anomalia, s'entendrà que el contracte es desenvolupa normalment.

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 siguen aplicables.

Igualment seran aplicables per a allò no indicat en les presents condicions particulars, la documentació que ha servit de base per a l'adjudicació del present contracte, així com la documentació lliurada per l'Empresa Ferroviària durant la tramitació de l'expedient.

11. - JURISDICCIÓ

Per a totes les qüestions que es puguen derivar de la interpretació i el compliment del present Contracte, i de conformitat amb el que estableix l'article 15 de la Llei de 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 pogués correspondre, se sotmeten als Tribunals de Madrid, i 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 es comprometran a mantindre en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguen concernents a fi del contracte, havent de mantindre 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 siga part del contracte.

Les dades personals tractades al present contracte seran tractades per cadascuna de les parts conforme a les disposicions del Reglament General de Protecció de Dades (UE 679/2016) i la Llei Orgànica 3/2018, del 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i Garantia de Drets Digitals. Cadascuna de les parts serà responsable del tractament de les dades personals demanades de l'altra part, figurant la seva identitat, dades de contacte i representant a l'encapçalament del contracte. La finalitat del tractament és la gestió i execució del contracte i es conservaran les dades durant la vigència d'aquest i el temps posterior que siga legalment necessari. Les dades podran ser comunicats 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 oposar-se al tractament, així com el dret a la portabilitat de les dades, quan escaigui, dirigint un escrit acompanyant una fotocòpia del Document Nacional d'Identitat o un altre homòleg (NIE) amb assumpte Protecció de Dades a les següents adreces:

Identitat: Entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocitat (N.I.F.: Q-2802152-E).

Adreça postal: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, Madrid (28020).

Delegat de Protecció de Dades: dpd.adifav@adif.es.

Així mateix, els interessats tindran dret a presentar una reclamació davant l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, quan entenguen que se n'han vulnerat algun dels seus drets o se n'hagen tractat les dades de forma il·legítima.

Els interessats podran adreçar-se al Delegat de Protecció de Dades de cadascun dels responsables, en cas que en tinguessin, contactant per algun dels canals més amunt indicats.

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI GESTIÓ D'OBJECTES PERDUTS (SX-9)

Junts:

D'una banda, ADIF-Alta Velocitat, amb domicili el 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 (_____) D. ( ) amb el número ( ) del seu Protocol.

Les parts intervinents, en 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, així com als autobusos disposats en els supòsits de plans alternatius de transport. Per aquest motiu, cal disposar al sistema ferroviari d'un mecanisme que permeti als clients recuperar els objectes perduts.

En el marc del procés de liberalització del transport ferroviari de viatgers, ADIF-Alta Velocitat 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 Velocitat 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 continguen documentació de caràcter personal seran lliurats 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 Velocitat a les Empreses Ferroviàries. I en virtut del que antecedeix, els compareixents formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden:

1. - OBJECTE DEL CONTRACTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb els quals ADIF-Alta Velocitat 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 previstes a la Declaració sobre la Xarxa d'ADIF-Alta Velocitat vigents a cada moment. En aquest sentit, s'estableix la sistemàtica per registrar i deixar constància quan un client manifesta que ha perdut o oblidat un objecte personal, i per al tractament eficaç de la recepció, registre, devolució, entrega o llanço dels objectes perduts o oblidats pels clients a les estacions, trens o autobusos i lliurats a les Oficines d'Objectes Perduts, tant pel personal de l'estació, com pel personal de trens o autobusos –si és el cas-, o per qualsevol persona que manifesti haver trobat algun objecte a la 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 serà coincident amb l´horari del Servei d´Atenció al Client presencial de l´estació.

Identificació de l'objecte trobat. Característiques generals

El Servei d'Atenció al Client realitzarà el reconeixement exterior de les característiques més notables de l'objecte (marca, model, color, mida, material...) i qualsevol altra característica que puga identificar de manera inequívoca l'objecte.

En cas que l'objecte trobat fos contenidor d'altres objectes (maletes, bosses, carteres, moneders, etc.), el responsable del Servei d'Atenció al Client haurà de sol·licitar, abans de l'obertura del mateix, l'assistència d'un altre agent d'Estacions de Viatgers o un Agent de Seguretat, sempre que siga possible, perquè en la seva presència s'efectuï el reconeixement de les característiques més notables de cadascun dels objectes continguts (model, color, mida, material, ...) i qualsevol altra característica que puga identificar de manera inequívoca l'objecte, per deixar-ne constància, identificant-se al registre de l'objecte.

Registre d'objectes perduts

Tots els objectes considerats objectes perduts seran registrats a l'aplicació de Gestió d'Objectes Perduts de la Direcció d'Estacions de Viatgers emplenant els camps següents:

- Data de la troballa/recepció.
- Característiques del (dels) objecte(s).
- 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.
- Número de registre.

A tots els objectes lliurats s'acompanyarà una etiqueta que farà constar almenys les dades següents: número de registre i dia de recepció.

S'exclouen de l'àmbit d'aplicació del contracte aquells objectes que no tenen la consideració de perduts, entre ells, 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, perillosos, matèria orgànica, etc.), targetes bancàries oblidades als punts de venda de les Empreses Ferroviàries, objectes no admesos per organismes competents, objectes considerats perillosos (productes químics, trànsit comercial il·lícit, etc.).

Tampoc tindran la consideració d'objecte perdut els bitllets de tren vàlids per viatjar, en funció de la data, ja que, en tot cas, aquests es lliuraran a la Empresa Ferroviària corresponent.

Quan l'objecte trobat siguen diners, serà considerat com un "objecte moble" i es guardarà en un sobre tancat, indicant-se sobre el número de registre de l'objecte assignat per l'aplicació d'Objectes Perduts, dipositant-se en un lloc segur, oa la caixa forta de l'estació, en el cas que existeixi, tenint el mateix tractament que la resta dels Objectes Perduts.

En cas de dipositar documentació identificativa (DNI, NIE, Passaport, Permís de Conducció i qualsevol Document Legal de característiques similars), així com l'envolupant del mateix (cartera, ...), o bé targetes bancàries, es procedirà al seu registre i es lliuraran a la Comissaria o Departament de Policia més proper, fent constar aquesta circumstància al registre. Si la documentació estigués allotjada en un objecte contenidor (bossa, cartera...), amb l'objectiu de no fraccionar l'objecte perdut, es lliurarà l'objecte contenidor totalment.

Si l'objecte registrat es correspon amb un abonament de transport o similar, seran lliurats a la Comunitat Autònoma o Organisme Públic corresponent (Diputació, Ajuntament...) encarregat de la seva expedició, o a l'Autoritat/Consorci responsable si escau, fent constar aquesta circumstància al registre.

Identificació de la troballa de l'objecte i entrega del justificant de lliurament

El responsable del Servei d'Atenció al Client procedirà a l'emplenament de la identificació personal (Nom, DNI o passaport, adreça postal, telèfon de contacte) del trobador (si aquest cedeix les seves dades) o, si no, la tipologia de la 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, conforme a allò establert a la clàusula X del present contracte ia la normativa legal aplicable (Llei Orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i garantia dels drets digitals i Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals ia la lliure circulació d'aquestes dades.

Al trobador se li oferirà justificant del lliurament, obtingut des de l'aplicació d'Objectes Perduts.

El responsable del Servei d'Atenció al Client informarà el trobador sobre els terminis legals establerts.

Com a norma general, el termini previst per al dipòsit dels objectes perduts és de 2 anys, llevat que ADIF-Alta Velocitat haja establert, 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), així com de lliurar l'objecte trobat (si no se n'ha trobat el propietari) al seu trobador.

En cas de no existir acord amb l'Organisme competent de la ciutat, o existir acord parcial (no es fa càrrec d'algun tipus d'objectes), els terminis d'estada al magatzem es determinaran a cada Estació en funció d'altres acords que es puguen establir amb altres Organismes com poden ser Organitzacions No Governamentals (ONG) o Fundacions sense ànim de lucre.

Només es guardarà un objecte el temps establert, quan el trobador ho sol·liciti expressament en el moment del lliurament i quan lAjuntament no es faci càrrec de l'objecte.

El lliurament per part d'agents de Seguretat, de les Empreses Ferroviàries o d'ADIF-Alta Velocitat en servei, no atorgarà drets com a trobador.

Determinació del propietari

Com a resultat de la identificació de l'objecte, si el Servei d'atenció al Client pogués determinar quin és el propietari del mateix arran de les comunicacions quehagués pogut rebre, de forma immediata procedirà a la seva localització informant-lo del procediment i lloc de recollida.

De la mateixa manera, se us informarà dels terminis establerts per a l'emmagatzematge dels objectes.

4. - RESPONSABILITATS

ADIF-Alta Velocitat queda exempt de tota responsabilitat per l'estat en què es troben els objectes perduts en el moment del seu lliurament (Empresa Ferroviaria).

5. - CONDICIONS ECONÒMIQUES

Els preus a aplicar seran els vigents a cada moment per la prestació del Servei d'Objectes Perduts (SX-9) publicats a la Declaració sobre la Xarxa.

6.- VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

Aquest contracte entrarà en vigor el ___ de _____ de 20XX i la seva vigència serà fins al (un any) _____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals fins a un màxim de 5 anys, podent ser denunciats per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entendrà que el Contracte es prorroga de forma tàcita quan cap de les parts comuniqui a l'altra la seva intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del seu venciment.

7. - CAUSES DE RESOLUCIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'entendrà extingit per les causes següents:

1. Per mutu acord de les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que preveu aquest contracte.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En el supòsit d'incompliment que porti causa a l'impagament per part de (Empresa Ferroviaria) dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució del present contracte, ADIF-Alta Velocitat podrà procedir a la suspensió del servei, amb la comunicació prèvia expressa a l'empresa ferroviària. La suspensió del servei es mantindrà mentre no s'efectue el pagament o es garanteixi suficientment el deute.

Extingit el contracte per qualsevol causa, tots els drets i obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció del mateix seran liquidats i complerts per ambdues parts, sens perjudici dels drets i obligacions que resulten de la dita extinció per a aquestes, d'acord amb la Llei o allò disposat en aquest contracte.

8. - NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts podran dirigir comunicació, per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti suficientment la seva recepció pel destinatari, amb les següents persones designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per (Empresa Ferroviaria)

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

Per ADIF-Alta Velocidad

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

9. - LLEI APLICABLE I JURISDICCIÓ

La prestació del servei objecte del present contracte estarà regida i serà interpretada per la normativa del Sector Ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no discriminació en relació amb la prestació dels serveis auxiliars. Això 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 se sotmetran a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els puga correspondre.

10. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES PERSONALS

Ambdues parts es comprometen a mantindre en secret totes les dades i informacions facilitades per ADIF-Alta Velocitat i que siguen concernents a fi del contracte, l'adjudicatari ha de mantindre 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 siga part del contracte.

Les dades personals seran tractades per ADIF-Alta Velocitat 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 seran conservades durant el temps que estableixin les lleis aplicables i no se cediran a tercers excepte obligació legal.

Podeu accedir a les vostres dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació dirigint la vostra petició a l'adreça: de correu electrònic del delegat dpd.adifav@adif.es o per correu postal al Carrer Sor Ángela de la Cruz, 3- 7a Planta, 28020 – Madrid acompanyant fotocòpia del seu DNI o passaport.

I en prova de conformitat signen aquest Contracte, per duplicat, al lloc i data expressats a l'encapçalament:

Per (Empresa Ferroviaria)

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

Per ADIF-Alta Velocidad

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

CONTRACTE PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI ADIF SOBRE D'ASSISTÈNCIA A PERSONES AMB DISCAPACITAT I/O MOBILITAT REDUÏDA PER A LA PUJADA I BAIXADA DE TRENS (SX-12)

Junts:

D'una banda, l'entitat pública empresarial ADIF, que en endavant es denominarà Adif, amb domicili el 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 (___) D. (____) amb el número (____) del seu Protocol.

Les parts intervinents, en 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 oa l'arribada a aquesta, l'administrador de l'estació o l'empresa ferroviària prestarà assistència gratuïta de manera que aquestes persones puguen embarcar al tren, enllaçar amb un tren de connexió per al qual tinguen bitllet, o desembarcar del tren , sempre que hi ha personal format en servei...".

Aquest contracte determina les condicions de prestació del Servei Adif Quant 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 citada Declaració sobre la Xarxa d'Adif a l'apartat de prestació de serveis auxiliars en instal·lacions de servei.

I en virtut del que antecedeix, els compareixents formalitzen aquest Contracte, basant-se en les clàusules següents, per les quals:

Acorden:

1. - OBJECTE DEL CONTRACTE

Aquest Contracte té per objecte establir les condicions d'acord amb els quals Adif es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària) _____, des de la data de la subscripció, el Servei Adif Sobre assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda per a la pujada i baixada dels trens i el seu acomodament a les places i l'equipatge permès utilitzant, 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 es prestarà a les estacions, amb les corresponents modalitats, previstes a la Declaració sobre la Xarxa.

Per a la prestació del servei, (Empresa Ferroviària)_____ haurà de remetre la corresponent sol·licitud a Adif, mitjançant, tractant de respectar, en la mesura del possible, els següents terminis de preavís:

- **Servei permanent:** Es presta a estacions que disposen d'Assistent de Mobilitat (AM) de manera presencial de forma continuada al llarg de tot l'horari d'obertura comercial de l'estació. Es donarà cobertura a les sol·licituds d'assistència amb una antelació de fins a 30 minuts previs a la sortida del tren.

Adif, en coordinació amb les empreses ferroviàries, per circumstàncies degudament justificades i imprevisibles en el moment de signar aquest contracte, podrà modificar l'abast i les modalitats de prestació per ajustar-los a la situació concreta. Aquesta modificació no suposarà per a Adif cap tipus de responsabilitat ni la assumpció de reclamacions de contingut econòmic.

Tant l'abast com les modalitats de prestació es troben publicades a la Declaració de Xarxa d'Adif.

(Empresa Ferroviària)_____, sol·licitarà a Adif les estacions incloses en l'àmbit d'aplicació del Servei Adif Sobre les que requereix la prestació del servei per als seus clients (Annex núm. 1). Aquesta relació es pot modificar de comú acord entre les parts amb una antelació mínima de 30 dies hàbils. Així mateix, (Empresa Ferroviària) _____, podreu sol·licitar a Adif l'extensió del Servei Adif Sobre una nova estació no contemplada en l'àmbit d'aplicació del servei. En aquest cas, Adif analitzarà la viabilitat de la proposta i, si fos factible, informarà a (Empresa Ferroviaria)_____, 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 els quals Adif es compromet i obliga a prestar a (Empresa Ferroviària) _____, des de la data de la subscripció, el Servei Adif Sobre assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda per a la pujada i baixada dels trens i el seu acomodament a les places i l'equipatge permès utilitzant, 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 sensoria 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 es prestaran a l'estació d'origen, des del punt de trobada fins a l'acomodació del viatger al seient del tren o plaça H, segons s'indiqui al seu bitllet, i viceversa en el cas d'assistències a la destinació.

Els punts de trobada estan definits a cadascuna de les estacions i es troben publicats a la Declaració de Xarxa d'Adif.

Els punts de trobada també són les zones on finalitzaran les assistències en el cas de viatgers d'arribada. Això no obstant, es pot acordar amb el viatger el lloc alternatiu de l'estació on vulgui finalitzar el servei (parada taxi, aparcament, porta de sortida, etc.).

5. - ESPECIFICACIONS GENERALS DEL SERVEI

Són especificacions generals del servei les següents:

Horari de prestació

L'horari de prestació del servei serà coincident amb l'horari comercial de l'estació de viatgers publicat a la Declaració de xarxa.

Si com a conseqüència del trànsit ferroviari, un tren arribés a una estació fora de l'horari comercial i entre els viatgers es troben persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda, l'estació de destinació mantindrà operatiu el servei d'assistència, independentment de l'hora d'arribada del tren.

Trànsit per assistir

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 per considerar que aquesta prestació podria afectar la puntualitat i, tant les estacions amb trànsits de Rodalies com els trens assignats a aquests ja compten amb un nivell d'accessibilitat molt elevat i permeten la seva utilització de forma autònoma.

Servei a prestar a requeriment del viatger i adaptat a les vostres necessitats

El servei garanteix la prestació de totes les assistències que compleixin els terminis de preavís establerts.

En cas de peticions fora de termini, Adif posarà 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 puga fer el viatge. En tot cas, la denegació del servei per aquest motiu haurà d'estar degudament justificada, mantenint informada l'Empresa ferroviària.

La prestació del servei tractarà d'adaptar-se, en tot moment, i en la mesura que siga possible, a les necessitats d'assistència particulars del viatger. En aquest sentit, els Assistents de Mobilitat consultaran el viatger amb l'objectiu de tractar d'adaptar la prestació del servei a les vostres necessitats.

Adif procurarà que a totes les estacions es disposi d'espais apropiats per fer les esperes fins a l'hora d'embarcar al tren. Els viatgers en situació de espera estaran igualment atesos per part del personal del servei.

Atenció en incidències que afecten el trànsit ferroviari

El servei cobreix l'assistència al viatger en situació d'incidències que afecten el trànsit ferroviari.

En sentit, es poden presentar dues situacions:

- Incidències sobrevingudes que impedeixen el funcionament normal del trànsit ferroviari: En aquest cas, s'intentarà, en la mesura del possible, prestar el servei a estacions designades per realitzar transbordaments. Així mateix, com s'ha indicat anteriorment, les estacions de destinació romandran obertes i amb personal de servei per a la prestació de les assistències necessàries amb independència de l'hora d'arribada dels trens.
- Incidències ocasionades per la programació de treballs a la infraestructura: En aquests casos Adif, en coordinació amb les Empreses Ferroviàries, definirà els Plans Alternatius de Transport (PAT), si és possible entre estacions incloses en l'àmbit de prestació del servei. En aplicació d'un PAT, es valorarà la 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 siga possible, espais perquè els gossos de guia i assistència puguen realitzar les seves necessitats fisiològiques. Així mateix, en cas de necessitat se'ls proporcionarà aigua, per petició dels usuaris.

El personal de servei coordinarà amb les Empreses Ferroviàries l'embarcament d'aquests gossos als trens salvaguardant, en tot moment, que no s'han de separar dels seus amos.

Tractament de grups

Es preveurà a les estacions els mitjans suficients per poder prestar aquest tipus d'assistències. En aquest sentit, atès que la venda de bitllets de grups la realitzen les Empreses Ferroviàries aplicant procediments específics, es procurarà que la informació d'aquestes vendes es faciliti als prestadors del servei amb la major antelació possible que, en cap cas, no podrà ser inferior a 48 hores.

Els mitjans i recursos aportats poden ser inferiors als que es disposen en el cas de prestar-se l'assistència de forma individualitzada.

Equipatges

El Servei Adif Sobre assistirà a les persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda en el trasllat dels equipatges d'acord amb la Política d'Equipatges de (Empresa Ferroviària) _____,

Mitjans materials

Els actius que s'inclouen per a la prestació del servei són:

- Plataformes elevadores
- Execució hipotecària
- Cadires de rodes

Adif realitzarà el manteniment corresponent dels equipaments per assegurar-ne el funcionament correcte.

6. - GESTIÓ DE QUALITAT

Seguiment del servei

Adif i (Empresa Ferroviària) _____, mantindran reunions periòdiques per al seguiment del servei i anàlisi d'incidències, així com per a l'adopció de mesures preventives i correctives.

Manteniment de la certificació d'AENOR

Adif, en relació amb el Servei Adif Sobre, 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 a aplicar seran els vigents a cada moment per la prestació del Servei Adif Sobre assistència a persones amb discapacitat i/o mobilitat reduïda per a la pujada i baixada de trens (SX-12) publicats a la Declaració sobre la Xarxa.

8. - VIGÈNCIA DEL CONTRACTE

El present Acord entrarà en vigor el _ de de 20XX i la seua vigència serà fins al (un any)_____, amb pròrrogues tàcites per períodes anuals, podent ser denunciat per qualsevol de les parts amb una antelació de sis mesos.

S'entendrà que l'Acord es prorroga de manera tàcita quan cap de les parts comunique a l'altra la intenció de no prorrogar-lo sis mesos abans del venciment.

9. - CAUSES DE FINALITZACIÓ DEL CONTRACTE

Aquest contracte s'entendrà extingit per les causes següents:

1. Per mutu acord de les parts.
2. Per denúncia per escrit de qualsevol de les parts amb un període de preavís de sis mesos, en els termes que preveu aquest contracte.
3. Per incompliment d'una de les parts.

En el supòsit d'incompliment que porti causa a l'impagament per part de (Empresa Ferroviaria) _____dels imports deguts per la prestació del servei i sense perjudici de la resolució del present contracte, Adif podrà procedir a la suspensió del servei, prèvia comunicació expressa a l'empresa ferroviària, que haurà de 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 es mantindrà mentre no s'efectuï el pagament o es garanteixi suficientment el deute.

Extingit el contracte per qualsevol causa, tots els drets i obligacions nascuts amb anterioritat a l'extinció del mateix seran liquidats i complerts per ambdues parts, sens perjudici dels drets i obligacions que resulten de la dita extinció per a aquestes, d'acord amb la Llei o allò disposat en aquest contracte.

10. - NOTIFICACIONS

A efectes de notificacions, les parts podran dirigir comunicació, per qualsevol mitjà admès en dret que acrediti suficientment la seva recepció pel destinatari, amb les següents persones designades com a interlocutores per les entitats signants:

Per (Empresa Ferroviaria)

Signat: _____

[CÀRREC] _____

Per ADIF-Alta Velocidad

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

11. - LLEI APLICABLE I JURISDICCIÓ

La prestació del servei objecte del present contracte estarà regida i serà interpretada per la normativa del Sector Ferroviari i pel Dret Privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari, serà competent la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per conèixer i resoldre les reclamacions que formulin les empreses ferroviàries i la resta de candidats quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no discriminació en relació amb la prestació dels serveis auxiliars. Això 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 se sotmetran a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els puga correspondre.

12. - CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

Ambdues parts es comprometen a mantindre en secret totes les dades i informacions facilitades per Adif i que siguen concernents a fi del contracte, l'adjudicatari ha de mantindre 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 siga part del contracte.

Les dades personals seran tractades 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 seves dades seran conservades durant el temps que estableixin les lleis aplicables i no se cediran a tercers excepte obligació legal.

Podeu accedir a les vostres dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació dirigint la vostra petició a l'adreça: correu electrònic del delegat dpd.adif@adif.es o per correu postal al Carrer Sor Ángela de la Cruz, 3-7a Planta, 28020 – Madrid acompanyant fotocòpia del DNI o passaport.

I en prova de conformitat signen aquest Contracte, per duplicat, al lloc i data expressats a l'encapçalament.

Per (Empresa Ferroviaria)

Signat: _____

[CÀRREC] _____

Per ADIF-Alta Velocidad

Signat: _____

[CÀRREC]: _____

ACORD MARC PER A LA RESERVA DE CAPACITAT

A Madrid, a __ de _____ de 20XX

20XX Reunits:

D'una banda, [NOM]_____ [CÀRREC] _____, en nom i representació d'ADIF- Alta Velocitat amb CIF: Q2802152E i domicili social a Madrid al Carrer Sor Ángela de la Cruz, 3 - 28020 Madrid.

I d'una altra, [NOM] _____, [CÀRREC] _____, amb DNI_____ en nom i representació de l'empresa ferroviària o candidat _____ NIF:_____amb domicili social a _____, segons poder atorgat davant el notari de_____ [NOM]_____ amb data _____.

Ambdues parts es reconeixen competència i capacitat, respectivament, per formalitzar aquest Acord Marc.

Exposen:

L'administrador d'infraestructures ferroviàries té la potestat, d'acord amb l'article 38, apartat 3. de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector Ferroviari, de celebrar amb els candidats acords marc per a la reserva de capacitat en què s'especificaran les característiques de capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat per una durada superior a un període de vigència de l'horari de servei.

La subscripció d'acords marc aporta transparència, objectivitat i no-discriminació al sistema ferroviari, així com un ús efectiu de la capacitat disponible. De aquesta manera es garanteix que els projectes de transport dels candidats tinguen seguretat jurídica de disponibilitat de capacitat en el temps, d'acord amb les legítimes expectatives comercials i amb les inversions que hagen realitzat.

En virtut d'això, el candidat ha sol·licitat a l'administrador d'infraestructures ferroviàries amb data / / , la celebració d'un acord marc per a la reserva de capacitat.

Com a justificació a la seva petició, el candidat adjunta la documentació següent:

- Acords comercials
- Pla de Negoci
- Material rodant
- Documentació acreditativa del compliment dels requisits que estableix l'article 58 de la LSF

.....

En virtut de tot això, s'ha acordat:

CLÀUSULA 1ª – OBJECTE

1. Aquest acord marc estableix els drets i les obligacions mútues del candidat i de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, en relació amb el procés de sol·licitud de capacitat oferta en les seves línies per al servei de transport sol·licitat.
2. Aquests serveis han de circular per les línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (RFIG) gestionades per l'administrador d'infraestructures ferroviàries i han de donar lloc al pagament dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries corresponents.

CLÀUSULA 2ª - COMPROMISOS DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

1. L'administrador d'infraestructures ferroviàries es compromet a oferir al candidat per a cada horari de servei programat durant la vigència 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 ajustos en la programació del administrador.

   A aquest efecte, l'administrador d'infraestructures ferroviàries adjudicarà anualment la capacitat corresponent, d'acord a les peticions del candidat realitzades per a cada horari de servei i amb el marge a què s'ha fet referència al paràgraf anterior, amb els procediments i lleres habituals, descrits a la Declaració sobre la Xarxa vigent a cada moment.
2. L'administrador d'infraestructures ferroviàries garanteix la tramitació de les sol·licituds d'acord amb criteris objectius i no discriminatoris, i en els terminis necessaris per a la seva entrada a explotació. Així mateix, tindrà en compte els acords marc ja signats, de manera que es garanteixin els drets legítims dels candidats i l'explotació eficaç de les infraestructures ferroviàries.
3. En cas d'incompliment dels compromisos de reserva de capacitat recollits a l'Annex 3, amb el marge anual indicat anteriorment, per causes estrictament imputables a la gestió de l'administrador d'infraestructures, aquest indemnitzarà amb un import equivalent als costos, pèrdues directes i despeses (inclòs el lucre cessant), en què haja incorregut efectivament el candidat i estiguen degudament justificats.
4. Aquesta capacitat oferta mitjançant aquest acord marc tindrà 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 allò comunicat pel candidat i descrit 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, així com les inversions de l'Estat i entitats públiques o privades.

D'acord amb l'article 38, apartat 4. de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, aquest acord marc no impedirà la utilització de la infraestructura corresponent per part d'altres candidats o per altres serveis.

CLÀUSULA 3ª – COMPROMISOS DEL CANDIDAT

1. El candidat es compromet a sol·licitar capacitat per a cada horari de servei, d'acord amb el calendari i els terminis establerts a la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment, en els termes recollits en aquest acord marc, vegeu Annex 4.

   El material rodant utilitzat pel sol·licitant ha de respectar les característiques (material, velocitat màxima, parades, estacionaments, etc.), descrits a l'Annex 2 durant tota la vigència del present acord marc. Qualsevol canvi en aquestes característiques ha de ser prèviament sol·licitat i acceptat per l'administrador de infraestructures ferroviàries.

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 a 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, en cas que el candidat no sol·liciti la capacitat acordada per al següent horari de servei, d'acord amb el calendari i els terminis establerts a la Declaració sobre la Xarxa, l'administrador d'infraestructures el penalitzarà amb els costos, les pèrdues directes i les despeses (inclòs el lucre cessant), en què haja incorregut efectivament l'administrador d'infraestructures. El que disposa el paràgraf anterior no és aplicable a els supòsits expressament previstos al Reglament d'Execució UE2016/545 de la Comissió o aquell que el substitueixi.

   Per garantir la compensació establerta al paràgraf anterior, i de conformitat amb el que estableix el Reglament d'Execució (UE) 2015/10 de la Comissió, de 6 de gener del 2015, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà exigir la constitució de Garantia Financera, que haurà de constituir abans de la signatura del present document. El justificant de la garantia esmentada, si escau, sadjunta com a Annex 5.

   Si el candidat no complís els compromisos de trànsit establerts en aquest acord marc durant més d'un mes, i no hagués abonat la penalització corresponent, l'administrador d'infraestructures podrà executar la garantia financera a què s'ha fet referència al paràgraf anterior.

4. El candidat serà igualment responsable subsidiari de les responsabilitats en què incórrega l'empresa ferroviària que presta els seus serveis.

5. L'administrador d'infraestructures no sol·licitarà el pagament de la compensació en els casos següents:

   - Quan l'acord haja estat modificat o anul·lat per causes alienes a la voluntat del candidat i que hagen estat comunicades sense demora a l'administrador d'infraestructures;
   - Quan el candidat haja vist denegada una sol·licitud complementària de capacitat marc de què depenia la viabilitat del servei ferroviari previst;
   - Quan l'administrador d'infraestructures haja 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 estiguen 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 qualsevol esdeveniment que no és imputable a una part de l'acord marc i que no es puguen preveure i evitar, tals com els següents esdeveniments:

- Actes delictius, terroristes o de guerra (declarada o no), l'amenaça de guerra, revolució, revolta, insurrecció, commoció civil o sabotatge.
- Actes de vandalisme.
- Desastres o fenòmens naturals, incloent les condicions meteorològiques extremes o condicions ambientals (com ara, però no limitats a: raigs, 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 siguen reconegudes per la llei o els tribunals i en les seves condicions, vagues o accions similars.

Qualsevol altra que siga considerada de força major per la legislació vigent.

b) La decisió d'una autoritat pública que té un impacte en l'assignació de les capacitats i els solcs, per exemple, l'aplicació de les normes de prioritat o sol·licituds prèvies per a les necessitats de defensa o de seguretat civil.

2. Quan un servei contemplat en aquest acord marc no es puga prestar per causa d'incidències a la xarxa ferroviària, ja siguen originades pels administradors d'infraestructures ferroviàries, pel candidat, per terceres parts i/o aliens, els drets del candidat o de els administradors d'infraestructures ferroviàries es remetran a allò que disposi la legislació del Sector Ferroviari i la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent a cada moment.
3. També són aplicables les normes vigents quant a obres a la infraestructura que suposin alteracions en les capacitats subjectes al present acord marc, prevalent el que estableix la legislació del Sector Ferroviari o la Declaració sobre la Xarxa.

CLÀUSULA 5ª - CÀNONS PER UTILITZACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

El pagament dels cànons corresponents per a ús de les infraestructures de l'administrador d'infraestructures ferroviàries es realitzarà d'acord amb les normes establertes a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari ia la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent cada any de l'acord marc.

CLÀUSULA 6ª - VIGÈNCIA DE L'ACORD MARC

1. Aquest acord marc desplegarà efectes a la data de la seva signatura.
2. Sense perjudici de l'anterior, el candidat podrà demanar que la capacitat marc adjudicada de conformitat amb l'acord marc inicii 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 lacord marc es computarà des de l'inici de l'ús efectiu de la capacitat.

L'administrador d'infraestructures no rebutjarà aquesta sol·licitud quan el termini necessari per assumir el servei estigui justificat per alguna de les raons següents:

- Que aquest acord marc siga condició prèvia per al finançament del material rodant necessari per a un nou servei;
- Siga 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.
- Siguen inversions necessàries per augmentar la capacitat d'infraestructura.
- Una clàusula d'un contracte vigent de servei públic.

El candidat podrà sol·licitar una ampliació del termini esmentat a la CNMC La CNMC podrà donar la seva aprovació per raons diferents de les establertes a les lletres a) - e) del paràgraf anterior. La capacitat adjudicada en virtut de l'acord marc, però no utilitzada com a conseqüència del temps necessari per assumir el servei, continuarà estant disponible per a altres candidats.

3. Els candidats podran sol·licitar la renovació de l'Acord Marc i l'administrador d'infraestructures podrà atendre aquesta sol·licitud sempre que el candidat haja complert els compromisos adquirits a 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, haja implantat un pla de reducció de la petjada de carboni des de l'inici de l'Acord Marc, els resultats, a la finalització, puguen ser verificats per una entitat independent degudament acreditada.

   El candidat podrà sol·licitar la finalització de l'acord marc d'acord amb 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 realitzar per les següents causes:
   - A petició d'una de les parts i acceptada per l'altra.
   - Quan s'instaurin noves mesures legals o regulatòries que afectin en tot o en part allò estipulat en aquest acord marc.
   - Com a conseqüència d'un increment substancial dels cànons ferroviaris per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

   Aquestes modificacions s'han d'acordar en forma d'esmena al document, signada per les parts.

2. Al marge dels supòsits anteriors, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà modificar o limitar els termes del present Acord Marc, amb l'informe previ a la CNMC i comunicant-ho amb suficient antelació al candidat, com a conseqüència de l'adopció de mesures que persegueixin un ús de la infraestructura ferroviària més eficient, com ara millores en la seguretat, canvis d'ample o altres, i no hi haja cap altre mitjà raonable per assolir aquest objectiu.

   Les modificacions poden afectar les capacitats ofertes per l'administrador d'infraestructures ferroviàries que es descriuen a l'Annex 3, adaptant les característiques de les capacitats (per exemple, els temps de viatge o els horaris dels trens), i fins i tot quan siga necessari, proposar la capacitat per rutes alternatives sobre les quals l'empresa ferroviària estigui legalment autoritzada per circular-hi els trens. També es podrà reduir la capacitat oferta en aquestes situacions quan no hi haja cap altra possibilitat raonable. En aquests supòsits es meritarà, a favor del candidat, una compensació equivalent als costos directes raonablement incorreguts pel candidat i degudament justificats.

3. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ponderarà els interessos comercials legítims del candidat, amb els de la resta de candidats, quan es produeixin modificacions o limitacions als termes recollits en aquest acord marc.
4. L'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà 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 estiguen fora del seu control.

   L'administrador d'infraestructures ferroviàries comunicarà per escrit a la resta dels candidats potencials, la seva intenció de modificar o limitar els termes del present acord marc, atorgant-los un termini d'un a quatre mesos per respondre. L'administrador d'infraestructures ferroviàries es reserva la possibilitat de no informar altres candidats potencials si les modificacions de l'acord marc resulten ser mínimes i no afecten altres acords marc.

CLÀUSULA 8ª - TERMINACIÓ DE L'ACORD MARC

1. Aquest acord marc quedarà resolt de manera immediata, sense perjudici de les compensacions que puga exercir l'administrador d'infraestructures ferroviàries 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 presti els serveis. En cas de retirada parcial, el que disposa l'acord marc es manté només per a la capacitat que no s'haja vist afectada per aquesta decisió.
   - Declaració en concurs del candidat.
   - Cessament de les condicions que van ser esgrimides pel candidat 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 podrà 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 d'infraestructures ferroviàries podrà resoldre aquest acord marc, sense perjudici de les compensacions que li puguen correspondre i sense dret de reclamació per part del candidat, en els casos següents:
   - No s'ha presentat en temps i forma cap sol·licitud de capacitat de la que es descriu a l'Annex 3 per al proper horari de servei sense causes degudament justificades.
   - Manca de pagament per part del candidat dels cànons, taxes i preus a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.
   - Si escau, incompliment per part dels candidats de la designació de l'empresa ferroviària que ha de prestar els seus serveis, en el termini assenyalat a la legislació del Sector Ferroviari i en la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent a cada moment.
   - La manca d'ús pel candidat durant un termini de més d'un mes, sense el preavís, a què fa referència l'article 11.3 del Reglament d'Execució UE 2016/545, de la capacitat marc o, amb un llindar 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 discapacitats a la plantilla de treballadors.

CLÀUSULA 9ª - ALTRES DISPOSICIONS

1. Quan les necessitats puntuals de capacitat siguen superiors a les descrites a l'Annex 2 per a la totalitat o part de l'horari de servei, el candidat presentarà les sol·licituds específiques per a solcs addicionals d'acord amb els procediments estàndards del procés d'adjudicació de capacitat.
2. El candidat no podrà transferir els drets i les obligacions derivats del present acord marc a un altre candidat.

CLÀUSULA 10ª- CONFLICTES

1. Per a tots els conflictes entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i el candidat que puguen sorgir en relació amb l'aplicació del present acord marc, en particular, sobre la capacitat oferta i les reclamacions a realitzar, li serà aplicable el que preveu la legislació del Sector Ferroviari i la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent en cada moment.
2. Així mateix, el candidat tindrà dret, pel que fa a les actuacions i decisions de l'administrador d'infraestructures ferroviàries a presentar una reclamació davant la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC), utilitzant sempre les vies i terminis prevists a la legislació del Sector Ferroviari, a la Llei 3/2013, de 4 de juny de Creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència i en la Declaració sobre la Xarxa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries vigent a cada moment.

CLÀUSULA 11ª – CONFIDENCIALITAT

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de tractar com a confidencial tota la informació comercial i de negoci que se li confiï i així ho requereixi i, en els termes legalment previstos, no ha de revelar cap informació confidencial que li siga comunicada o que haja descobert; no farà ús improcedent de la informació que se li proporcioni i es compromet a tractar amb discreció qualsevol informació o documents que li siguen revelats o prepari en el transcurs o com a resultat del present Acord Marc i que només seran utilitzats amb les finalitats previstes per a aquests i no revelant-los a cap tercera part aliena al procediment.

Això no obstant, això i com a garantia de transparència, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries comunicarà el present acord marc a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, respectant la confidencialitat de les dades amb rellevància comercial i de negoci i informarà la resta de candidats, quan fos així requerit per aquests, de les línies generals del present Acord Marc.

CLÀUSULA 12ª - DISPOSICIONS FINALS

1. En cas de dubte d'interpretació sobre allò estipulat en el present acord marc, les parts se sotmeten per a allò que no s'hi trobe establert, als preceptes la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari i la seva normativa de desenvolupament, al Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària i la Declaració sobre la Xarxa, vigent a cada moment.

   Així mateix, i per a totes les qüestions o controvèrsies que se suscitin en relació amb la interpretació, l'execució i el compliment 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 es faran per escrit, prèvia consulta i acord entre les parts, i s'inclouran com a annexos al present acord marc
3. Quan una de les parts vulgui sol·licitar la cancel·lació de l'acord, en els supòsits que s'hi preveu, ho ha de comunicar a l'altra part per escrit en temps i forma.

CLÀUSULA 13ª – PROTECCIÓ DE DADES

Les dades personals seran tractades per Entitat Pública Empresarial ADIF - Alta Velocitat amb la finalitat de "Gestió d'expedients de contractació d'ADIF - Alta Velocitat" - Realitzar la gestió i el manteniment del present acord marc.

La base jurídica que legitima el tractament és RGPD: 6.1.c), GDPR: 6.1.b), Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. Les dades es conservaran durant el temps que siga necessari per complir amb la finalitat per a la qual es van demanar i per determinar les possibles responsabilitats que es pugueren derivar d'aquesta finalitat i del tractament de les dades. Serà aplicable el que disposa la normativa d'arxius i documentació.

Podeu accedir a les vostres dades, rectificar-les o suprimir-les, oposar-vos al tractament i sol·licitar-ne la limitació dirigint la vostra petició a ADIF - Alta Velocitat. Adreça postal: Avinguda Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid), acompanyant fotocòpia del seu DNI o passaport. Així mateix, podeu contactar amb el nostre Delegat de Protecció de Dades, si voleu aclarir algun aspecte relacionat amb el tractament de les vostres dades, a través del compte de correu electrònic: dpd.adifav@adif.es o per correu postal a Avinguda Pio XII, 97 bis, 28036 (Madrid).

Més informació a l'apartat de Transparència i Protecció de dades d'Entitat pública empresarial ADIF - Alta Velocitat:

https://www.adifaltavelocidad.es/sobre-adif-av/transparencia/proteccion-de-datos

Signat: _____	Signat: _____
[CÀRREGA]: _____	[CÀRREGA]: _____
ADIF-Alta Velocidad _____	[EMPRESA]: _____

ANNEXOS

ANNEX 1 - Línies Afectades per l'Acord Marc

Descrites en la capacitat marc i actualitzades a la Declaració sobre la Xarxa.

ANNEX 2 - Paràmetres tècnics i operativa

El contingut d'aquest apèndix es definirà cas per cas.

No obstant això, s'inclouran alguns dels continguts següents:

1. Paràmetres tècnics:

- Material rodant
- Pes dels trens
- Velocitat màxima
- Milers
- Longitud
- Percentatge de Frenat
- Sistemes encastats
- Altres restriccions (matèries perilloses, transports excepcionals, etc.)

2. Operatiu:

- 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 es definirà cas per cas.

ANNEX 4 – Calendari i Terminis

El contingut d'aquest apèndix es definirà cas per cas.



Annex J

Procediments de Resolució de Conflictes

PROCEDIMENTS DE RESOLUCIÓ DE CONFLICTES I RECURSOS RESPECTE A SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LA INFRAESTRUCTURA, SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DELS SERVEIS, PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS I AL SISTEMA D'INCENTIUS

INTRODUCCIÓ

En aquest annex es facilita la informació sobre els diferents procediments que la legislació del sector ferroviari i 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 a seguir en aquelles reclamacions que presentin les empreses ferroviàries i altres candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i la resta de candidats, que versin sobre qüestions referides a l'aplicació de la present 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 lligats a aquestes, així com reclamacions que versin sobre la prestació de serveis a 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 ha estat concebuda per resoldre els conflictes que puguen, eventualment, sorgir entre les diferents sol·licituds i adjudicacions de capacitat de infraestructura per a la millor adequació possible entre elles.

En cas que l'administrador d'infraestructures ferroviàries detectés que durant el període previst per a l'elaboració del projecte horari de servei es havien demanat sol·licituds incompatibles entre si o quan la capacitat adjudicada al Candidat no satisfaci les seves necessitats i aquest ho expressi per escrit en els terminis establerts, tractarà de satisfer totes les sol·licituds mitjançant el procés de coordinació. (Art. 8 Ordre FOM 897/2005).

Amb aquesta finalitat, l'administrador d'infraestructures ferroviàries procurarà 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 següent informació, 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 es facilitarà sense revelar la identitat dels altres candidats, llevat que aquests candidats estiguen d'acord que es divulgui.

PROCEDIMENT PER RESOLDRE CONFLICTES A LES SOL·LICITUDS

Durant el procés de coordinació de les sol·licituds, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot proposar als candidats, dins de límits raonables (± 60 minuts), adjudicacions de capacitat d'infraestructura que difereixin del que sol·licita.

Es podran fer les rondes de coordinació que l'administrador d'infraestructures ferroviàries consideri oportunes per intentar assolir uns acords satisfactoris.

En cas que no siga possible aconseguir una solució acceptable per a tots els candidats després de desenvolupar el procés de coordinació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries adoptarà la solució que convingui millor al conjunt del sistema ferroviari:

- En la creació de l'Horari de Servei s'optimitzarà la utilització de la infraestructura, evitant una utilització ineficient que impedeixi obtindre el màxim rendiment de la mateixa.
- En la mesura del possible, s'oferiran alternatives que permetin la coexistència de diferents candidats en períodes horaris, oferint adjudicacions de capacitat que poden variar lleugerament del sol·licitat, considerant que sempre que es lliurin dins una franja de 60 minuts, es donaria satisfacció a totes les sol·licituds.
- A les línies especialitzades o amb trànsit predominant (Alta Velocitat, Rodalies, etc.) tindran prioritat i/o preferència els que corresponguen a aquesta especialització, valorant la utilització de la totalitat de la línia sobre aquells que utilitzen només part de la mateixa.
- Així mateix, rebran la consideració deguda els serveis sotmesos a obligacions de servei públic, així com els de transport de mercaderies i, en especial, els de caràcter internacional.
- També es donarà preponderància als serveis que hagen estat sol·licitats en funció d'un Acord Marc, o que siguen objecte de serveis cadenciats o sistemàtics.
- En infraestructures declarades com a congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà modular l'aplicació dels criteris estrictes de adjudicació de capacitat a fi de garantir, en la major mesura possible, l'accés de tots els candidats que hagen sol· licitat l'adjudicació de capacitat.
- La decisió final de l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà 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 hauran de ser escrites i motivades. Es fixen els següents terminis per a la presentació d'al·legacions per part de els Candidats, comptadors des de 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 EE.FF. d'acord amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

3. PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ PER A L'ACCÉS A LA PRESTACIÓ DE 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, on l'administrador d'infraestructures és l'explotador dels serveis.

Quan l'explotador de la instal·lació de servei rebi una sol·licitud d'accés i aquesta sol·licitud siga incompatible amb una altra sol·licitud o coincideixi amb un període horari ja assignat, intentarà aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb els candidats afectats. Tota modificació de drets d'accés ja concedits estarà supeditada a l'acord del candidat.

L'explotador de la instal·lació de servei no rebutjarà sol·licituds d'accés a la prestació d'un servei, ni proposarà alternatives viables al candidat, si hi ha capacitat disponible que respongui a les vostres necessitats, o s'espera que, en el procediment de coordinació, o com a conseqüència d'aquest, es disposi de tal capacitat.

L'explotador de la instal·lació de servei estudiarà les diferents opcions que permetin conciliar sol·licituds incompatibles d'accés a la prestació del servei a la instal·lació. Aquestes opcions han d'incloure, si escau, mesures que maximitzin la capacitat disponible de la instal·lació, sempre que no comportin inversions suplementàries en recursos o equipament. Entre aquestes mesures podrien estar les següents:

- Proposar un període horari diferent o modificar la franja ja assignada a un altre candidat, si aquest últim ho acceptés,
- Proposar canvis d'horaris d'obertura o en l'organització del treball, 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 podran sol·licitar conjuntament a l'organisme regulador que participi com a observador al procediment de coordinació.

Per permetre als candidats l'accés a la prestació de serveis en autoprestació i per tal de preservar una explotació ordenada, eficient i segura a les instal·lacions, aquests hauran de ser prèviament autoritzats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries, 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, així com les característiques de la dependència i sobre les operacions concretes que exercirà.
- El coneixement de la consigna d'explotació, i si no n'hi hagués, almenys de l'assignació de funcions i responsabilitats i de què, quan i com s'intercanvia la informació entre el personal ferroviari que hi intervé.
- Habilitacions del personal ferroviari que hi intervé.
- El coneixement dels requisits de prevenció de riscs laborals.

CRITERIS DE PRIORITAT

Quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds d'accés als serveis no es puguen compatibilitzar, l'explotador de la instal·lació aplicarà criteris de prioritat objectius i no discriminatoris, tenint en compte la finalitat de la instal·lació, l'objecte i el caràcter dels serveis de transport ferroviari amb l'objectiu d'aconseguir un ús eficient de la capacitat disponible.

Els criteris de prioritat que s'aplicaran seran els següents:

a) **A 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'atendran per l'ordre d'entrada de la sol·licitud.

b) **A 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'atendran per l'ordre d'entrada de la sol·licitud.

4. - SOL·LICITUDS, AL·LEGACIONS I RECLAMACIONS EN RELACIÓ AMB LA PRESTACIÓ DE SERVEIS FERROVIARIS PER L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Es podran efectuar sol·licituds a l'administrador d'infraestructures ferroviàries a l'àmbit de competència de l'entitat, així com formular al·legacions en els procediments instruïts per aquesta i presentar reclamacions que haja de resoldre l'administrador d'infraestructures ferroviàries, així com les que haja d'atendre aquesta entitat quan es consideri que algun dels serveis prestats per l'administrador d'infraestructures ferroviàries no s'ha ajustat a allò que determina aquesta Declaració sobre la Xarxa, o als nivells de qualitat establerts a la prestació dels serveis.

No es considera responsabilitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els danys i perjudicis (pèrdues, avaries i retards) patits per les mercaderies durant el transport, ni dels danys soferts pels vehicles ferroviaris, llevat que l'empresa ferroviària en faci fefaentment que aquests danys són imputables a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

No es considera motiu de reclamació la manca de subministrament d'energia elèctrica de tracció, quan es degui a una avaria ocasionada per alguna empresa ferroviària, o siga conseqüència d'obres o operacions de manteniment degudament programades. En cas de manca de subministrament d'energia elèctrica de tracció per motius imputables a les Companyies Elèctriques subministradores, l'import màxim de la indemnització serà el que estableixin les vigents Lleis del Sector Elèctric, per a això s'han d'adreçar a la Subdirecció de Gestió d'Energia Elèctrica de la Direcció Corporativa d'ADIF-Alta Velocitat.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries no serà responsable davant de les empreses ferroviàries dels danys i perjudicis que es produïssin en la prestació dels serveis quan aquests siguen conseqüència de situacions de força major, actes vandàlics o de tercers aliens a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

Les empreses ferroviàries o tercers seran responsables davant de l'administrador d'infraestructures ferroviàries dels danys i perjudicis que causin a aquest, tant en persones com en coses, així com a les seves instal·lacions, maquinària, infraestructura ferroviària, etc.

L'administrador d'infraestructures es compromet a donar resposta per escrit a les reclamacions presentades per EE.FF. conforme al 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 comptar amb procediments als seus SGS que defineixin i controlin les operacions relacionades amb els serveis ferroviaris que requereixen per complir les vostres necessitats de transport.

5. - PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ A L'ÀMBIT DEL PROCÉS D'ADJUDICACIÓ DE CAPACITATS A LES INSTAL·LACIONS DE SERVEI

El procediment de coordinació ha estat concebut per resoldre els conflictes que puguen sorgir a les sol·licituds d'adjudicació de capacitat a les instal·lacions de servei.

PER A SOL·LICITUDS TIPUS A: AMB RESERVA DE CAPACITAT

Per part del GIS es realitzarà 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 existís coincidència de sol·licituds de capacitat en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei comunicarà una assignació provisional de capacitat, com a màxim, 30 dies abans de la data prevista d'ús de la instal·lació de servei, disposant els sol·licitants de 10 dies naturals per acceptar-la/rebutjar-la, o realitzar les al·legacions que estimi convenients.

El GIS disposarà de 5 dies naturals per analitzar les al·legacions esmentades i comunicar l'assignació definitiva de capacitat.

Passat el termini establert sense rebre l'acceptació per part del client de la capacitat assignada, el GIS en podrà disposar lliurement.

PER A SOL·LICITUDS TIPUS B: SENSE RESERVA DE CAPACITAT

Les sol·licituds s'han de fer amb una antelació mínima de 7 dies naturals, a través de l'aplicació SYACIS.

Per part del GIS es realitzarà l'estudi de les sol·licituds rebudes i en funció dels criteris d'assignació indicats al capítol 7 de la present DR, si existís coincidència de sol·licituds de capacitat, en un mateix període d'ús i per a una mateixa instal·lació de servei, comunicarà una assignació provisional de capacitat que el client haurà d'acceptar o rebutjar.

Passat el termini establert sense rebre l'acceptació per part del client de la capacitat assignada, el GIS en disposarà lliurement.

Per raons excepcionals i justificades, els clients poden sol·licitar capacitat per a una instal·lació de servei amb menys de 7 dies naturals d'antelació. Aquest tipus de sol·licituds únicament es poden presentar de dilluns a divendres, abans de les 12 hores del dia anterior a la sortida del tren i ha d'identificar davant del GIS el tren al qual va vinculada la sol·licitud. La resposta serà notificada abans de les 18h. del mateix dia.

En cas de subministrament de combustible en punts fixos i mòbils, l'assignació de capacitat estarà implícita en la prestació del servei de subministrament.

6. - PROCEDIMENT DE COORDINACIÓ EN EL PROCÉS PER A LES SOL·LICITUDS D'ACCÉS A LES INSTAL·LACIONS DEL SERVEI I ALS SERVEIS VINCULATS O CONNEXOS AL TRANSPORT FERROVIARI EN ESTACIONS DE VIATGERS

Aquest procediment serà aplicable amb caràcter general als accessos a les instal·lacions ja tots aquells serveis vinculats al transport ferroviari de viatgers en estacions de viatgers a 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 una empresa ferroviària i aquesta sol·licitud siga incompatible amb una altra sol·licitud o coincideixi amb una capacitat ja assignada, intentarà aconseguir la compatibilització de totes les sol·licituds mitjançant la negociació i la coordinació amb les empreses ferroviàries afectades, de conformitat amb l'art. 10 del Reglament d'execució (UE) 2017/2177.

L'administrador d'infraestructures estudiarà diferents opcions que permetin conciliar les sol·licituds incompatibles d'accés a la instal·lació de servei oa 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 han de ser ratificades, de manera expressa, pel client.

CRITERIS DE PRIORITAT

De conformitat amb l'Art. 11 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, quan, malgrat el procediment de coordinació, les sol·licituds dels serveis ferroviaris no es puguen compatibilitzar, l'administrador d'infraestructures resoldrà les sol·licituds d'acord amb els criteris següents de prioritat (*):

1. Les empreses ferroviàries que ja tinguen contractes existents sobre els serveis o espais que s'han de prioritzar i disposin d'un Acord Marc.
2. Les empreses ferroviàries que ja tinguen 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 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 de els 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 a l'oferta presentada en el procés d'adjudicació de capacitat marc.

Dins de cada categoria, es prioritzarà en funció dels trens amb parada prevista a l'estació en el moment de la sol·licitud, prevalent les sol·licituds de les empreses ferroviàries amb més trens amb parada prevista a l'estació i així successivament.

El càlcul dels trens amb parada prevista a l'estació es farà, en termes de la durada de la sol·licitud associada al criteri de prioritat (Acordo Marc, Horari de Servei o Ajust Concertat), incloent-hi els que es consideren de llarga distància i interurbans.

En els casos en què hi haja contractes previs amb les empreses ferroviàries, però les peticions es facin sobre espais vinculats amb serveis bàsics, l'administrador d'infraestructures podrà 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 i realitzat per l'empresa ferroviària.

L'administrador d'infraestructures també podrà tindre present els aspectes contemplats de forma expressa a l'article 11 del Reglament esmentat.

Les sol·licituds adjudicades després d'un procés amb intervenció dels criteris de prioritat han de ser ratificades, de manera expressa, pel client.

RECLAMACIONS

De conformitat amb allò previst a l'Art. 13.5 de la Directiva i Art. 14 del Reglament d'Execució (UE) 2017/2177, si l'administrador d'infraestructures no disposa de cap alternativa viable, i no es pot donar satisfacció a totes les sol·licituds de capacitat corresponents a la instal·lació en qüestió, basant-se en les necessitats demostrades per l'empresa ferroviària, aquesta podrà reclamar davant de l'organisme regulador (CNMC).

7. - PROCEDIMENT D'ASSIGNACIÓ DE RETRASOS I DE RESOLUCIÓ DE CONFLICTES EN LA IMPUTACIÓ DE RESPONSABILITATS DINS L'ÀMBIT DEL SISTEMA D'INCENTIUS

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha implementat el Sistema d'Incentius, en el qual s'inclou el procés d'assignació de retards imputables i de resolució de conflictes, de conformitat amb la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari i de l'Ordre FOM/189/2015, d'11 de febrer, per la qual es desenvolupen els principis bàsics d'aplicació d'incentius al sistema dels cànons per utilització de les infraestructures ferroviàries, conforme 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 d'infraestructures ferroviàries comunicarà a les EE.FF., el dia hàbil següent després de la circulació del tren, el llistat diari provisional on figuren per a cada tren, els retards computables, el factor d'imputació que els correspon i els retards imputables a cada EF.
- Les EE.FF. en cas de disconformitat, disposaran d'un termini màxim de dos dies hàbils per sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries la documentació justificativa relativa a l'assignació de retards i responsabilitats, especialment la informació inclosa als sistemes de gestió d'incidències.
- L'administrador d'infraestructures ferroviàries disposa de dos dies hàbils per remetre a les EE. FF la documentació i informació sol·licitada.
- Les EE.FF. rebuda la documentació i informació sol·licitada a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, disposaran de dos dies hàbils per fer-ne els observacions a aquesta informació des de la recepció. Així mateix, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot requerir les EE.FF. l'aclariment o la justificació documental que siguen rellevants en aquests casos.

b) **Publicació de l'assignació definitiva de retards imputables**

Un cop analitzades les esmentades observacions, l'administrador d'infraestructures ferroviàries publicarà el llistat definitiu de retards computables, el factor d'imputació i els retards imputables en el termini de nou dies hàbils des de la circulació del tren.

c) **Resolució de conflictes a la imputació de responsabilitats**

- Les EE.FF. en el supòsit de disconformitat, podran reclamar davant del Comitè de Seguiment del Sistema d'Incentius fins al catorzè dia hàbil des de la circulació del tren.
- En el cas anterior, el Comitè esmentat disposarà d'un termini de deu dies hàbils per comunicar el resultat definitiu de l'assignació de retards.
- En cas de discrepància amb la resolució adoptada pel Comitè de Seguiment d'Incentius i transcorreguts dos mesos des de l'inici del procediment no siga possible assolir un acord entre l'administrador d'infraestructures i les EF, serà la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència el organisme encarregat de resoldre.

Per a totes les comunicacions entre l'administrador d'infraestructures i EE.FF. referents al Sistema d'Incentius, es faran servir mitjans telemàtics.

8. - PROCEDIMENTS DAVANT DE LA COMISSIÓ NACIONAL DELS MERCATS I LA COMPETÈNCIA

Al sector ferroviari, de conformitat amb el que preveu la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència, correspon a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència conèixer i resoldre les reclamacions que presentin les empreses ferroviàries i la resta de candidats en relació amb l'actuació de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i els restants candidats que versin sobre:

1. El contingut i l'aplicació de les declaracions sobre la xarxa.
2. Els procediments d'adjudicació de capacitat i els seus resultats.
3. La quantia, l'estructura o l'aplicació dels cànons i les tarifes que se'ls exigeixin o se'ls puguen exigir.
4. Qualsevol tracte discriminatori a l'accés a les infraestructures o als serveis lligats a aquestes que es produeixi per actes duts a terme per altres empreses ferrocarrils o candidats.
5. La prestació de serveis als 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 dels referits conflictes, la comissió resoldrà sobre qualsevol denúncia i adoptarà, a petició de qualsevol de les parts, una resolució per resoldre el litigi com més aviat millor i, en tot cas, en el termini màxim de 6 setmanes des de la recepció de tota la informació.

La resolució que dicti la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència serà vinculant per a les parts sens perjudici dels recursos que siguen procedents d'acord amb el que disposa l'article 36 de la Llei 3/2013, de 4 de juny, de creació de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

En funció de la naturalesa de la comunicació, les Empreses Ferroviàries i altres Candidats, podran adreçar-se a les adreces següents de l'administrador d'infraestructures:

Servei de Subministrament de Combustible de Tracció

Subdirección de Promoción Transporte Mercancías.
Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor Andén 1. Agustín de Foxá, 46. 28036 Madrid.

Servei de Subministrament d'Energia Elèctrica de Tracció

Dirección Corporativa.
Subdirección de Gestión de Energía Eléctrica.
Avda. Pio XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid.

Actes de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries sobre Liquidació i Gestió de Taxes i Cànons Ferroviaris

Dirección de Gestión 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 Velocitat

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 Velocitat

Secretaría General.
Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Adjudicació de Capacitat

Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad (Adif).
Calle Agustín de Foxá, 50 estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, edificio 21. 28036 Madrid.

Gestió de Trànsit

Centro de Gestión de Red H24, Dirección de Tráfico de Adif.
Calle Méndez Álvaro, 1. 28045 Madrid.

Serveis a Estacions de Viatgers

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

Annex K

Procés d'intercanvi d'informació per a l'explotació de la capacitat

INTRODUCCIÓ

L'explotació dels serveis ferroviaris requereix una coordinació adequada de les informacions que generen tant l'administrador d'infraestructura com els candidats i les empreses ferroviàries que els presten servei.

En aquest annex es detallen les condicions generals d'utilització dels serveis d'informació que l'administrador d'infraestructura posa a disposició dels candidats, i igualment es determina la informació que haja de ser proporcionada pels candidats al'administrador d'infraestructura per poder dur a terme adequadament els seus funcions.

1. ÀMBIT D'APLICACIÓ

Aplica tots els candidats i empreses ferroviàries que presten servei per la RFIG gestionada per administrador d'infraestructura.

L'ús pels candidats i les empreses ferroviàries dels serveis dels sistemes d'informació d'administrador d'infraestructura implica el compliment de les disposicions que tot seguit es detallen.

2. SERVEIS DE SUBMINISTRAMENT D'INFORMACIÓ PER PART DE L'ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURA

Es descriu en aquest punt la manera com els candidats es relacionaran amb l'Administrador d'Infraestructura per a l'intercanvi de la informació que possibiliti la correcta explotació dels trens.

Sempre que siga possible, l'Administrador d'Infraestructura proporcionarà un intercanvi d'informació en mode en línia i format digital, encara que podrà determinar en cas de contingència altres mitjans que possibilitin aquest mateix intercanvi.

PRESTACIONS ASSOCIADES AL SUBMINISTRAMENT DE SERVEIS D'INFORMACIÓ NECESSARIS PER A LA PETICIÓ I ÚS DE LA CAPACITAT (PAQUET D'ACCÉS MÍNIM).

a) **Tramitació de sol·licituds de capacitat d'infraestructura ferroviària.**

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

Es facilitaran les eines informàtiques en què els candidats puguen fer les sol·licituds de capacitat a Administrador d'infraestructura.

- Solcs planificats (aplicació SIPSOR/PLANIF)
- Solcs immediats (aplicació SIGES)

b) **Posada a disposició de la capacitat concedida.**

Es facilitarà informació sobre la capacitat adjudicada als candidats i la possibilitat de consultar-la mitjançant:

- Opcions específiques a les aplicacions esmentades (SIPSOR/PLANIF/MALLES/SIGES).
- Enviaments en format digital dels solcs adjudicats.
- Provisionalment i mentre no estigui disponible l'enviament mitjançant protocol TAF/TAP TSI, administrador d'infraestructura proporcionarà diàriament cada empresa un fitxer (xPEC) amb els solcs que li hagen estat adjudicats i estiguen anunciats.

c) **Control del tren, regulació i subministrament d'informació sobre les circulacions i les seves desviacions**.

S'enviaran 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 siga possible, es facilitarà en aquests mateixos missatges, informació de les vies de circulació i estacionament.

d) **Qualsevol altra informació necessària per explotar el servei per al qual s'ha concedit capacitat**.

Administrador d'infraestructura ofereix a les empreses ferroviàries:

- Possibilitat de sol·licitar ajustaments puntuals al Pla d'Explotació Diari fent ús de l'eina GTRENES. canvi de l'origen o destí d'un tren, dels temps de parada planificats (increment/decrement), cancel·lacions o anuncis d'última hora, etc.
- Informació d'incidències que afectin cadascuna de les empreses ferroviàries
  - Accedint a l'aplicació GIFO
  - Mitjançant l'enviament en línia de la missatgeria TAF/TAP-TSI.
- Informació sobre les alertes de Vents (Enviament d'informació eines ofimàtiques)
- Informació específica de documents reglamentaris sobre la Infraestructura (Aplicació RGD)
- Informació sobre l'Horari dels trens, 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 podran sol·licitar a Administrador de infraestructura, altres serveis d'informació que siguen considerats com a serveis auxiliars, prèvia contractació i acord de la contraprestació econòmica:

a) Ús de l'eina MONR, per visualitzar la posició dels trens en línies d'Alta Velocitat en un sinòptic.

b) Confecció del Document de Tren (DT) estàndard, a partir de les dades declarades, les quals es figuraran sota la responsabilitat de les EF.

c) Es troba en desenvolupament l'aplicació web "Elcano View" que permetrà visualitzar sinòptics de qualsevol punt de la xarxa (Alta Velocitat, Xarxa Convencional i Xarxa d'ample Mètrica), que complementarà o substituirà MONR.

d) Es troba en desenvolupament l'aplicació web "Sitra" que permetrà a les empreses ferroviàries visualitzar les seves circulacions en gràfics espai-temps.

e) Altres informacions que es puguen acordar entre l'administrador d'infraestructura i els candidats/empreses ferroviàries.

CONDICIONS GENERALS DE PRESTACIÓ DELS SERVEIS D'INFORMACIÓ.

Administrador d'infraestructura, per a la utilització adequada de serveis d'informació, facilitarà, quan així es determini:

a) Un nombre determinat d'autoritzacions (usuaris) per a l'accés a les aplicacions informàtiques; a causa de les limitacions tècniques que hi puga haver, el nombre podrà ser fixat per administrador d'infraestructura, en funció del volum de producció del candidat o empresa ferroviària.

b) Formació inicial en les aplicacions informàtiques que garanteixin la capacitat de prendre'n el control. Aquesta formació està destinada a un nombre limitat de formadors de les empreses ferroviàries (el nombre màxim de formadors autoritzats l'establirà l'administrador d'infraestructura en funció del nombre d'autoritzacions d'accés). La formació inicial es renovarà en cas devolució 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 EMPRESES FERROVIÀRIES HAN DE FACILITAR 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 haurà de facilitar a administrador d'infraestructura, conforme 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, de dues maneres possibles:**

- Mitjançant missatgeria TAF/TAP-TSI (Train Composition Message) per comunicar el sistema del candidat amb el d'administrador d'infraestructura.
- Transitòriament o en cas de contingències, accedint a l'aplicació GTRENES per donar d'alta manualment (s'ofereixen utilitats que faciliten la 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 a estacions.**

Els candidats i empreses ferroviàries els trànsits dels quals tinguen per objecte el transport de viatgers hauran de declarar a l'administrador d'infraestructura en temps i forma els paràmetres comercials requerits dels seus trens, amb l'objectiu d'informar correctament els viatgers a les estacions, a través dels teleindicadors de les mateixes.

Aquesta informació comercial s'haurà d'oferir preferentment a través d'un servei de missatgeria normalitzada segons el protocol i format definit per administrador infraestructura.

Com a alternativa per als casos en què no es puga fer aquest tipus d'enviaments automàtics, l'administrador d'infraestructura posarà a disposició l'eina ELCANO on es podrà introduir manualment la informació requerida, sempre amb prou antelació.

Qualsevol canvi a la informació comercial haurà de ser informat prèviament a administrador d'infraestructura.

Els paràmetres a facilitar són els necessaris per informar correctament a través del sistema d'informació al viatger a les estacions. A continuació, es detallen els més rellevants:

- Correspondència del número tècnic amb número comercial, per trams de recorregut
- Serveis de codi comercial compartit
- Branques de trens (multiorigen i/o multidestí)
- Numeració comercial de la composició i la seva ordenació al recorregut
- Trens d'enllaç
- Paràmetres d'accessibilitat
- Tipologia de la composició (curt/llarg, dos pisos, etc.)



d) **Informació sobre les rotacions planificades**

En coherència amb la sol·licitud de capacitat sol·licitada, les empreses ferroviàries han de proporcionar a l'administrador d'infraestructura en temps i forma informació sobre la rotació dels trens, a l'efecte de gestionar la capacitat d'estacionament i facilitar la informació al viatger en estacions. També tenen obligació de sol·licitar qualsevol alteració que requereixin sobre la sol·licitud de capacitat, resolent l'administrador d'infraestructura 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 suporten les línies.

Aquestes informacions són necessàries per analitzar els fluxos de trànsit de la xarxa, així com els volums que es transporten cada tram.

Per aquest motiu, cal que, amb periodicitat mensual, els candidats i les empreses ferroviàries aportin a l'administrador d'infraestructura, amb independència d'aquella que legalment hagen de facilitar a altres organismes de l'administració de l'estat, la informació que permeti confeccionar aquestes estadístiques.

En tràfics de viatgers, la informació mínima requerida és la que ja es facilita en els darrers anys, per als trens on l'operador de transport disposi d'un control detallat d'ocupació (particularment els trens amb reserva de plaça obligatòria):

- Data del tren
- Número de tren (comercial o de trànsit)
- Origen de la relació de trànsit (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, en els quals no hi haja un control detallat d'ocupació, es facilitarà l'estimació del volum de trànsit per relacions o estacions, amb una periodicitat mensual. S'ha d'acordar el format amb l'administrador d'infraestructura. Tota aquesta informació es lliurarà en un suport informàtic tractable.

En tràfics de mercaderies, l'administrador d'infraestructures obtindrà les dades de transport (tones brutes i netes per tren) a partir de les dades requerides d'accés a via regulada.

Totes aquestes estadístiques podran ser compartides 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 serà sempre d'acord amb un enfocament global, i no revelarà en cap cas l'aprofitament individual dels trens, ni facilitant 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 publicaran estadístiques regularment, sempre amb un enfocament global, i no revelaran en cap cas l'aprofitament individual dels trens, ni facilitaran informació agregada a nivell empresa ferroviàries, a través de diferents mitjans de comunicació.

La informació transcendent per al secret comercial de les Empreses Ferroviàries no podrà ser objecte de difusió, llevat dels supòsits en què siga necessari per donar compliment a una obligació legal i/o judicial.

CONDICIONS ECONÒMIQUES

a) **Subministrament de serveis d'informació necessaris per a la petició i l'ús de la capacitat**

Aquests subministraments estan inclosos als serveis que presta administrador d'infraestructura dins del Paquet d'Accés Mínim a la infraestructura ferroviària (Art. 20.1 LSF).

b) **Subministrament de serveis d'informació complementària**

Aquests subministraments són considerats com a serveis auxiliars i s'acordaran i gestionaran 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 es faran a través de la Subdirecció de Serveis de Circulació i Qualitat de la DG de Circulació i Gestió de Capacitat d'ADIF-Alta Velocitat, on caldrà remetre, a més de les dades personals, 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 un ús adequat de 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 aplicada al servei dels sistemes d'informació.

Com a tal, l'administrador d'infraestructura està autoritzat per fer qualsevol prova, control o auditoria de seguretat relativa a la prestació d'aquests serveis.

Responsabilitats

Cada part es responsabilitzarà de la seguretat de les xarxes i les infraestructures i els sistemes que opera, així com dels fluxos transmesos des de la seva infraestructura a l'altra part.

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

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 empreses ferroviàries són responsables de la definició i implementació de la seva política de seguretat aplicada a la xarxa, de les infraestructures que utilitza per a connectar-se a la xarxa de l'administrador d'infraestructura.

L'administrador d'infraestructura es reserva el dret d'interrompre o suspendre, sense avís previ, parcialment o totalment, l'accés a un servei, en cas que una amenaça la seguretat dels serveis, les infraestructures o les xarxes dels sistemes accedits o subjacents fos detectada o posada en coneixement de l'administrador d'infraestructura. Aquesta interrupció o suspensió constituiria una mesura cautelar destinada a evitar, limitar o compensar les conseqüències d'aquesta amenaça, per a les xarxes i infraestructures pròpies o per a les infraestructures dels candidats/empreses ferroviàries o, més en general, per al servei prestat als seus clients .

El candidat/l'empresa ferroviària es compromet a garantir un nivell adequat de seguretat de l'equip que els usuaris utilitzen per accedir als serveis. L'administrador d'infraestructura no pot ser responsable en cas de comprometre la seguretat de les infraestructures del candidat/empresa ferroviària a causa de la inadequada seguretat de l'equip o el programari no subministrat per l'administrador d'infraestructura i necessari per a l'ús o l'operació dels serveis d'informació.

En cas necessari, l'administrador d'infraestructura es reserva el dret de retirar sense avís previ qualsevol dada dipositada a través del servei SI oa la infraestructura que suporti el servei per un usuari que violi aquest requisit.

Responsable de seguretat del candidat/empresa ferroviària

El responsable de seguretat de sistemes del candidat/empresa ferroviària, en endavant referit com a "responsable de seguretat", és l'interlocutor amb l'administrador d'infraestructura sobre assumptes relacionats amb la seguretat dels serveis d'aquest document. Representa el candidat/empresa ferroviària amb l'administrador d'infraestructura per a tots els temes de seguretat.

El responsable de seguretat comunica com més aviat millor a l'administrador d'infraestructura qualsevol informació relativa a incidents sospitosos o provats que puguen afectar la seguretat.

Per tant, assenyala, en particular, però de manera no limitativa, els incidents següents:

- Qualsevol existència d'un compte no necessari
- Qualsevol vulnerabilitat al servei que en tingui coneixement
- Qualsevol sospita d'incidents o incidències que puguen haver conduït a la divulgació o usurpació d'un compte d'usuari
- Qualsevol amenaça a la seguretat dels equips interconnectats o, més en general, als serveis, les infraestructures o els sistemes de l'administrador d'infraestructura

Protecció d'equips i infraestructures

L'administrador d'infraestructura garanteix al client:

- Accés segur als serveis d'informació subscrits.
- La integritat de l'accés i les dades, incloent 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:

- Mantindre 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 de causes de força major, casos accidentals i/o fallades degudes a terceres persones i/o fallades com a conseqüència de l'usuari.

D'altra banda, l'administrador d'infraestructura no és gens responsable dels elements aliens als serveis dels sistemes d'informació, utilitzats per consultar i/o extreure'n les dades.

Com a part de la protecció i les obligacions legals, l'administrador d'infraestructura està obligada a rastrejar les operacions i accions dutes a terme en els seus sistemes mitjançant el registre d'activitat quan s'utilitzen els serveis dels sistemes d'informació.

8. - RESPONSABILITAT DEL CANDIDAT/EMPRESA FERROVIÀRIA

El candidat/empresa ferroviària garantirà l'ús dels serveis dels sistemes d'informació que se li hagen 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 ensenyaments proporcionats durant la formació dels diversos serveis dels sistemes d'informació, operats per l'administrador d'infraestructura sota aquest acord.

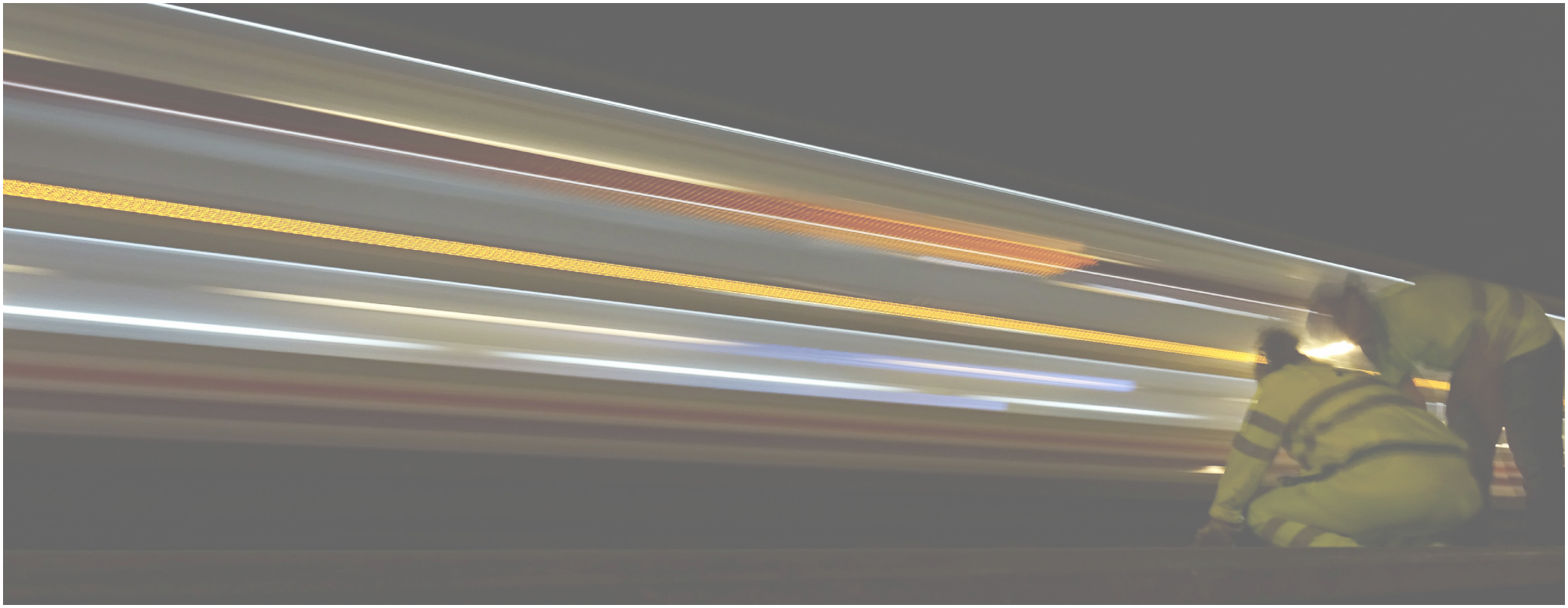
El candidat/empresa ferroviària no es responsabilitza de les fallades resultants de causes de força major, fallades degudes a terceres persones i/o fallades com a conseqüència d'Administrador d'infraestructura i els seus proveïdors.

El candidat/empresa ferroviària és l'únic responsable de la interpretació i l'ús de la informació i les dades dels servicis dels sistemes d'informació que se li ha permés l'accés.

El candidat/empresa ferroviària assumix tota la responsabilitat per la relació amb els seus socis comercials, clients i altres tercers.

9. - PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

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 ia la capacitat marc indicativa disponible en una línia. Amb vista a evitar la càrrega administrativa relacionada amb els acords marc, convé donar, als potencials candidats, una primera impressió de la probabilitat de que les seves sol·licituds siguen aprovades, 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 3 mesos des de la signatura dels Acords Marc, l'administrador d'infraestructures haurà d'actualitzar la Declaració de Capacitat Marc i publicar-la a la Declaració sobre la Xarxa.

En el cas de la capacitat marc indicativa disponible, i atès que l'objectiu és establir acords estables, es considera aquella que estigui disponible en un o més dies genèrics de circulació (dilluns, dimarts, dimecres, dijous, divendres, dissabte i/o diumenge) i durant un període ininterromput d'almenys cinc horaris de servei en els 9 anys considerats (de l'HS 2021-2022 al HS 2029-2030).

El període de control s'ha establert en 1 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 a estacions i altres detalls s'estudiarien cas a 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 siguen 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. Utilitzant aquestes unitats, s'ha detallat la distribució dels valors anuals per franges horàries de fins a 2 hores, encara que es pot produir un cert traspàs d'unes franges a unes altres ja que els solcs adjudicats tenen un marge de -30 minuts per ajustar-los als corresponents Horaris de Servei.

No s'ha considerat convenient detallar el conjunt de tots els solcs reservats per dies de la setmana, o dies de l'any, perquè dins de les sol·licituds de les empreses que han subscrit acords marc, hi ha una certa variabilitat setmanal o estacional, per la qual cosa la representació d'aquestes circumstàncies obligaria a incloure taules molt extenses i

de difícil presentació, ja que lobjectiu de la declaració de capacitat marc és donar als candidats potencials una primera impressió de la probabilitat que les seves sol·licituds siguen aprovades.

La capacitat marc adjudicada d'un solc, en la majoria dels casos, és per a tots els dies de la setmana durant tots els dies de l'any. No obstant això, en alguns casos, es produeix 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 aquells solcs que queden lliures, almenys un dia de la setmana, durant tot l'any, en almenys 5 serveis horaris seguits.

EIX 12.- MADRID - BARCELONA

SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertat	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
	%	86%	82%	84%	80%	85%	83%	83%
2023 - 2024	Ofertat	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adjudicat	4.649	6.509	6.630	6.350	6.675	3.893	34.706
	%	90%	88%	89%	86%	90%	87%	88%
2024 - 2025	Ofertat	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
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%
2025 - 2026	Ofertat	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicat	4.577	6.416	6.518	6.230	6.554	3.835	34.130
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%

SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2026 - 2027	Ofertat	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicat	4.731	6.579	6.518	6.512	6.694	3.835	34.869
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2027 - 2028	Ofertat	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicat	4.732	6.580	6.518	6.515	6.695	3.835	34.875
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2028 -2029	Ofertat	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adjudicat	4.732	6.583	6.520	6.514	6.695	3.836	34.880
	%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2029 - 2030	Ofertat	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adjudicat	4.823	6.713	6.651	6.645	6.829	3.912	35.573
	%	93%	90%	90%	90%	92%	88%	90%

EIX 13.- MADRID - ESTE

SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertat	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
	%	72%	71%	67%	68%	72%	86%	72%
2023 - 2024	Ofertat	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326
	Adjudicat	4.336	6.177	5.687	5.380	6.569	3.975	32.124
	%	83%	83%	77%	81%	80%	89%	82%
2024 - 2025	Ofertat	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
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2025 - 2026	Ofertat	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicat	4.275	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.364
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%

SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2026 - 2027	Ofertat	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicat	4.276	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.365
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2027 - 2028	Ofertat	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicat	4.274	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.363
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2028 -2029	Ofertat	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adjudicat	4.271	6.104	5.942	5.676	6.468	3.900	32.361
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2029 - 2030	Ofertat	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326
	Adjudicat	4.357	6.219	6.057	5.786	6.590	3.975	32.984
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%

EIX 14.- MADRID - SUR

SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertat	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
	%	63%	59%	54%	71%	57%	83%	63%
2023 - 2024	Ofertat	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262
	Adjudicat	5.146	6.462	5.551	6.208	6.958	5.152	35.477
	%	87%	76%	65%	80%	75%	99%	78%
2024 - 2025	Ofertat	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
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2025 - 2026	Ofertat	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
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%

SERVEI HORARI	SOLCS							
	PERÍODE	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2026 - 2027	Ofertat	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
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2027 - 2028	Ofertat	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adjudicat	5.303	7.141	6.943	7.183	7.656	5.096	39.322
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2028 -2029	Ofertat	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
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2029 - 2030	Ofertat	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262
	Adjudicat	5.411	7.276	7.073	7.328	7.806	5.194	40.088
	%	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-Est i de l'eix Madrid-Sud. Per permetre conèixer levolució de la capacitat marc adjudicada i la disponible, es realitza una projecció dels propers 7 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 dificultaria 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)

PERIODE DE CONTROL	DES D´HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS HORARI DE SERVEIO 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

PERIODE DE CONTROL	DES D´HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS HORARI DE SERVEIO 2025-2026							
	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

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

EIX 12.- MADRID - BARCELONA
(SENTIT MADRID)

PERIODE DE CONTROL	DES D´HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS HORARI DE SERVEIO 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

PERIODE DE CONTROL	DES D´HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS HORARI DE SERVEIO 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						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

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

EIX 13.- MADRID ESTE
(SENTIT ESTE)

PERÍODE DE CONTROL	DES D´HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS 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 HORARI DE SERVEI 2029-2030								
	DESTINACIÓ	SOLCS	DÍA DE LA SETMANA DISPONIBLE						
			DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6:00	VAL	1						S	D
	AL	1						S	D
7:00	AL	1							D
8:00	AL	1					V	S	D
10:00	AL	1						S	D
11:00	VAL	1						S	D
	AL	1	L	M	X	J	V	S	D
13:00	AL	1					V	S	D
16:00	AL	1					V	S	D
17:00	AL	1	L	M	X	J			
18:00	AL	1					V	S	D
	VAL	1						S	
19:00	VAL	1					V	S	
21:00	AL	1	L	M	X	J	V	S	D
TOTAL			3	3	3	3	7	12	11

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

EIX 14.- MADRID SUR
(SENTIT SUD)

PERÍODE DE CONTROL	DES D´HORARI DE SERVEI 2022-2023 FINS HORARI DE SERVEI 2029-2026								
	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 HORARI DE SERVEI 2029-2030								
	DESTINACIÓ	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

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

SOL·LICITUD DE CAPACITAT MARC INDICATIVA ROMANENT

Podrà presentar sol·licitud d'acord marc qualsevol empresa ferroviària o candidat que compleixi els requisits establerts a l'apartat 2.2 del Capítol 2, així com qualsevol empresa o candidat que justifiqui, documentalment que, en el moment de fer la sol·licitud, es troba en tràmits per a la obtenció de la llicència d'empresa ferroviària o de l'habilitació específica, si bé, en tots dos casos, hauran 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 necessitin d'acord amb el seu pla comercial, i s'ha de complir a aquests efectes allò que s'ha estipulat a l'article 38 de la Llei 38/2015, així com 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 puga repartir de manera que no recaigui tota en una mateixa empresa, sinó que s'asseguri que altres interessats hi tinguen també accés: Les regles i els criteris que, d'acord amb el que estableix l'article 11 de la precitada Ordre FOM, s'aplicaran en cas d'infraestructura congestionada, per a l'adjudicació de capacitat, figuren a la declaració sobre la xarxa. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, en cas de infraestructura congestionada, podrà modular l'aplicació dels estrictes criteris d'adjudicació previstos a l'article 11, a fi de garantir, en la mesura més gran possible, l'accés de tots els candidats que hagen 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, primant 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 haurà de figurar la sol·licitud concreta de solcs d'entre els disponibles, diferenciant la sol·licitud per horaris de servei i dies de la setmana, que serà la que figurarà a l'acord marc i que servirà com a base per adjudicar la capacitat marc indicativa romanent. Dins la fase de coordinació de l'Acord Marc, de conformitat amb el Reglament d'Execució UE 2016/545, es podran fer modificacions, les quals, analitzada la seva viabilitat i sempre que no siguen significatives, s'hi podran incorporar.

La capacitat assignada mitjançant acords marc es considerarà com a reservada per l'administrador d'infraestructura, desplegant-se des d'aquell moment i sobre aquesta els efectes previstos a l'article 38 de la Llei 38/2015 i l'article 4 de l'Ordre FOM 897/2005, a casos d'infraestructura congestionada.

L'oferta de capacitat marc indicativa romanent està supeditada a un model d'explotació raonable i optimitzat quant a velocitats dels trens, les parades i els estacionaments, l'apartat de trens i les rotacions. Aquestes característiques de les capacitats han de ser acordades entre l'administrador d'infraestructures i els candidats a 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 dExecució UE 2016/545. No obstant això, ADIF- Alta Velocitat es reserva el dret a fixar un calendari de sol·licitud si es produeixen canvis significatius a la capacitat marc disponible.

DOCUMENTACIÓ PER APORTAR

Els candidats hauran de justificar documentalment els apartats següents:

a) **Documentació relativa a la capacitat tècnica de l'oferta**

Cada candidat sol·licitarà capacitat marc romanent dels eixos que desitgi, i haurà de seleccionar els solcs desitjats, amb 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 es destinaran a cada moment a la seva execució.

b) **Plan de Operaciones.**

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 detallant l'inici dels serveis i la incorporació de recursos anualment.
- Qualsevol altra informació rellevant que ajude a la comprensió de l'anomenat Pla.

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 a fer front a les seves obligacions presents i futures**

- Composició societària.
- Pla Econòmic-Financer (des de l'inici d'activitat fins a la finalització de l'acord marc que se sol·licite), 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 o no formar part de grup societari a què fa referència l'article 42 del Codi de comerç.

Pel que fa a la capacitat financera, s'haurà 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 ia fi d'acreditar la cobertura de la responsabilitat civil que pogués ser exigible per al exercici de l'activitat de prestació de serveis de transport ferroviari de viatgers, caldrà aportar la pòlissa amb el seu condicionat general, particular i especial, al objecte d'examinar-la a l'empara del que preveu l'article 63 del Reglament del Sector Ferroviari, així com certificat d'estar al corrent de pagament de l'esmentada pòlissa d'assegurança. Així mateix, caldrà 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 la seva empremta de carboni per als abastos 1 i 2 derivada dels tràfics 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 del seu acord marc, que inclogui el mesurament de la reducció realitzada, tant en termes puntuals com a absoluts..

Tant el càlcul esmentat en l'apartat a) com el corresponent al mesurament de la reducció referida en l'apartat b), haurà de ser verificada en última instància per una entitat independent degudament acreditada a 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

L'enviament de la documentació es realitzarà per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'ADIF-Alta Velocitat: https://seu.adifaltavelocitat.gob.es

Les propostes es presentaran redactades en idioma espanyol o, si escau, acompanyades de traducció jurada (primant aquesta última en cas de dubte o discrepància). L' incompliment d'aquest requisit comportarà la desestimació de la proposta presentada pel candidat.

Per a tots els actes de comunicació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries es comunicarà amb els candidats a través de la seu electrònica. Així mateix, els candidats s'han de comunicar amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries a través de la Seu electrònica d'ADIF-Alta Velocitat.

Les persones que compareguen, o signin proposicions en nom d'un altre, presentaran poder força a aquest efecte, i fotocòpia legitimada notarialment del seu D.N.I. o del que, si escau, el substitueixi reglamentàriament. El poder haurà de figurar inscrit al Registre Mercantil. Si es tracta d'un poder per a acte concret, no caldrà la inscripció al Registre Mercantil.

Tots els documents que es presentin han de ser originals o tindre la consideració d'autèntics, segons la legislació vigent.

En cas que hi haja discrepància entre la informació continguda en els diferents documents, prevaldrà, en tot cas, la informació continguda en el Pla de Operacions ia l'Excel adjuntat amb la sol·licitud.

Els candidats podran designar com a confidencials algun o alguns dels documents aportats. Aquesta circumstància s'haurà de reflectir clarament (sobreimpresa amb marca d'aigua, a l'encapçalament o al marge de cada foli) en el mateix document designat com a tal. La confidencialitat no es podrà estendre a tot el contingut de la sol·licitud de ladjudicatari. Únicament es podrà estendre a documents que tinguen una difusió restringida i, en cap cas, a documents que siguen públicament accessibles 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 ia la lliure circulació d'aquestes, ia la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i garantia dels drets digitals, així com la seva normativa complementària i després de procedir a l'obertura de les sol·licituds, es respectarà en tot moment la confidencialitat dels sol·licitants, assegurant la custòdia de la documentació.

En cas que la sol·licitud no reuneixi els requisits que assenyala l'article 66 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques, es requerirà el candidat perquè, en un termini de 10 dies , esmeni la falta o acompanyi els documents preceptius, amb indicació que, si així no ho fes, se'l tindrà per desistit de la seva petició, dictant-se la corresponent resolució a l'afecte.

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 I/O GENERACIÓ CONNECTADES A TRAVÉS DE XARXA I VINCULADES ALS OPERADORS FERROVIARIS EN L'AUTOCONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA ASSOCIAT A PUNTS DE CONSUM D'ÚS DE TRACIÓ DE LA XARXA FERROVIARIA D'ÍNTERÉS GENERAL (RFIG) GESTIONATS PER ADIF ALTA VELOCITAT

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 nivell internacional, l'Assemblea General de les Nacions Unides va adoptar el setembre de 2015 l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible. Aquesta Agenda compta amb 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS). A nivell nacional, el gener del 2020 Espanya declara 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 dins de les actuacions necessàries que les entitats públiques empresarials administrador d'Infraestructures Ferroviàries (d'ara endavant ADIF) i Administrador d'Infraestructures Ferroviàries Alta Velocitat (ADIF – ALTA VELOCITAT, d'ara endavant ADIF AV) desenvoluparan amb l'objectiu d'impulsar el desplegament de la generació renovable associada a la infraestructura ferroviària, mitjançant el foment del ús i integració de 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, una major eficiència energètica per menors pèrdues del sistema elèctric, es 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 gestionats per ADIF AV, per part d'instal·lacions de producció i/o generació (d'ara endavant, instal·lació/ns) d'energia renovable connectades a través de xarxa vinculades als operadors ferroviaris.

Els operadors ferroviaris que podran optar a aquest procediment seran aquells amb 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) a l'esmentat tram. Per acreditar aquesta circumstància s'haurà 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 haja consum elèctric de tracció associat a les circulacions d'aquest operador en aquest punt de consum.

La modalitat d'autoconsum sempre serà AUTOCONSUM/S AMB EXCEDENTS NO ACOLLIDA A COMPENSACIÓ amb la seva connexió A TRAVES DE XARXA (sempre que les instal·lacions complisquen els criteris que s'exigeixen a les instal·lacions properes 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 serà potestat final del distribuïdor i/o transportista de la xarxa de connexió, que serà el responsable de la seva autorització.

Aquest procediment regularà la relació entre ADIF AV i l'operador sol·licitant per participar a l'autoconsum a través de xarxa, pel que fa a l'energia autoconsumida per ADIF AV procedent de la/les instal·lació/s vinculada/des a aquest operador. Queda exclòs d'aquest procediment tot allò relacionat amb l'energia excedentària, que no serà 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 serà responsabilitat d'ADIF/ADIF AV en cap cas.

3. - MARC DE REFERÈNCIA

El marc de referència per definir aquest procés és:

- Llei 38/2015, del 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, del 27 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'Entitat Pública Empresarial ADIF-Alta Velocitat.
- La Llei 31/1995. de 8 de novembre, de Prevenció de Riscos Laborals i en el seu desenvolupament al Reial Decret 171/2004, de 30 de gener, pel qual es desenvolupa el 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, del 26 de desembre, 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 siga procedent en funció de la ubicació de les subestacions, si és el cas.

4. ÀMBIT D'APLICACIÓ I ABAST

Aquest procediment serà 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 gestionats per ADIF AV, mitjançant instal·lacions de producció i/o generació de energia renovable vinculades a aquests operadors ferroviaris, la connexió dels quals es realitzi 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 serà considerada pel distribuïdor com a "energia autoconsumida" pel punt de consum al qual s'associï la instal·lació i la resta de l'energia que s'injecta a la xarxa es considerarà com a "energia excedentària". Aquest procediment, en conseqüència, regularà la relació entre ADIF AV i l'operador sol·licitant de participar a 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 excedentària, que no serà objecte de tractament ni de gestió ni responsabilitat d'ADIF AV en cap cas.

Els operadors ferroviaris sol·licitants hauran de tindre en compte que les instal·lacions hauran de complir tots els requisits generals establerts a la legislació vigent (RD 244/2019 i successives modificacions) per participar a l'autoconsum d'ADIF AV en la modalitat AMB EXCEDENTS NO ACOLLIDA A COMPENSACIÓ amb la seva instal·lació PROPERA A TRAVES 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 ia la reglamentació de qualitat i seguretat industrial, nacional i europea que els siguen aplicables, així com les condicions tècniques que indiqui Red Eléctrica de España (REE), o bé la companyia distribuïdora, segons el cas.

Les instal·lacions hauran de disposar d'un punt de mesura homologat (comptador) al punt frontera amb la xarxa de distribució o transport (REE), tal com la normativa

requereixen. ADIF AV disposarà dels paràmetres de comunicació que permetin telemedir en mode lectura des del seu concentrador Secundari.

El productor i titular de la instal·lació serà qui aparegui inscrit com a productor al Registre Administratiu d'Instal·lacions de Producció d'Energia Elèctrica (RAIPRE) i, per tant, el que realitzarà la gestió de l'energia excedentària. En aquest supòsit, i d'acord amb allò 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 haurà d'obtindre 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 així com qualsevol requisit addicional que li puga ser exigit tant pel distribuïdor/transportista com per l'Administració competent.

ADIF AV s'obliga a realitzar les tramitacions necessàries davant del distribuïdor/transportista sol·licitant la modificació del contracte de peatge per al pas a la modalitat d'autoconsum al/s CUPS indicat/s a la sol·licitud de l'operador ferroviari. En tot cas, l'operador ferroviari assumirà qualsevol cost derivat de la sol·licitud 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, tindran dret a participar en l'autoconsum del mateix.

En cas que hi haja més d'una instal·lació participant a l'autoconsum d'un mateix punt de subministrament de tracció, ADIF Alta Velocitat establirà uns percentatges de participació de cada instal·lació sobre l'energia autoconsumida, sota la normativa del sector elèctric vigent en aquell moment, que seran comunicats al distribuïdor perquè tinguen efecte a partir del moment en què vagen 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 fos superior a l'energia consumida per ADIF AV en aquesta hora, el distribuïdor tindrà en compte els % d'assignació de cada instal·lació per al còmput de l'energia autoconsumida. Aquest percentatge de participació el calcularà ADIF AV 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 fos participada per diversos operadors ferroviaris de manera col·lectiva, aquests estaran obligats a comunicar a ADIF AV els percentatges de participació de cadascun d'ells en aquesta instal·lació. ADIF Alta Velocitat aplicarà els percentatges esmentats sobre l'energia autoconsumida que procedeixi d'aquesta instal·lació publicada pel distribuïdor, assignant a cada operador l'energia autoconsumida mensual que resulte.

En cas que el caràcter de consumidor recaigués, després d'un canvi legislatiu, a la figura de l'operador ferroviari, aquest últim tindrà la potestat de deixar sense efecte les conseqüències derivades d'haver acollit aquest procediment i que la seva sol·licitud haja estat acceptada. En tot cas, l'operador ferroviari ha de rescabalar ADIF AV de totes les despeses derivades de la sol·licitud que haja incorregut fins al moment de la renúncia i que de conformitat amb el que disposa aquest procediment hauria d'haver assumit l'operador ferroviari, sense que ADIF AV haja de satisfer cap indemnització a l'operador.

El procediment consta de 3 fases detallades a continuació:

1. Inicialment, l'operador ferroviari corresponent realitzarà la sol·licitud a ADIF AV, qui analitzarà el compliment de requisits establerts al procediment de la sol·licitud i, després de la seva validació i acceptació, comunicarà 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 siga necessari ia petició de l'operador ferroviari, ADIF AV realitzarà els tràmits necessaris davant del distribuïdor/transportista sol·licitant la modificació del contracte de peatge per al pas a la modalitat d'autoconsum al/els 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 acollits a compensació, s'iniciarà el procés de liquidació de l'energia autoconsumida per part d'ADIF AV cap a l'operador ferroviari. En cas que ja existís una altra o altres instal·lacions de altres operadors, començarà a aplicar-se 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 assumirà 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 assumirà cap cost que se li pogués ocasionar com a conseqüència de la petició i implantació de la instal·lació, sent aquests, 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'ADIF AV com s'ha indicat anteriorment, ni els costos futurs de tramitació que es requereixin per adaptar les instal·lacions de connexió de les instal·lacions a futurs canvis normatius. Així mateix, ADIF AV no assumirà cap cost ni responsabilitat associat a la gestió de l'energia excedentària, atès que la seva gestió no correspon a ADIF AV.

El distribuïdor associarà, 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 assignarà a cada operador ferroviari l'energia autoconsumida de la seva instal·lació, i li facturarà la resta de l'energia consumida, és a dir, l'energia neta consumida després de l'assignació de l'autoconsum d'acord amb allò establert a la Declaració sobre la xarxa. ADIF Alta Velocitat quedarà eximida de qualsevol responsabilitat davant el cas que el distribuïdor no pogués assignar l'energia generada com a autoconsum d'ADIF Alta Velocitat per qualsevol motiu, entre els quals podria estar que la subestació d'ADIF estigués en estat de descàrrec i no existís demanda per aquesta.

Atès que sol·licitud per part d'un operador ferroviari de l'assignació de la instal·lació vinculada a ell a un punt de subministrament de titularitat d'ADIF AV tindrà com a objecte final el consum realitzat pels seus trens, aquest operador tindrà en consideració que l'energia mensual autoconsumida per ADIF AV que provingui de la seva instal·lació, no podrà ser en cap cas superior al total de l'energia que ell consumeixi pels seus trens a la xarxa (Alta Velocitat, Convencional o RAM) a què pertanyi el punt de consum, dins del període de facturació del subministrament de corrent de tracció d'ADIF AV (establert a data actual al mes natural). En cas que, 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) fos superior a l'energia consumida per ell mateix en aquesta xarxa en el període de facturació d'ADIF AV, aquest perdrà aquest excés, quedant en poder d'ADIF AV i sense que aquest haja d'abonar res. Aquest excés d'energia autoconsumida serà assignada per ADIF AV al balanç econòmic que determini les tarifes de la declaració sobre la xarxa esmentada, en aquest període de facturació. ADIF Alta Velocitat analitzarà i desenvoluparà el sistema perquè aquesta limitació sobre l'energia autoconsumida que aporti cada operador es puga fer a nivell de punt de subministrament.

Addicionalment, i per tal que el preu mitjà de l'energia no es vegi afectat, ADIF AV liquidarà els operadors als quals s'haja assignat autoconsum d'ADIF AV, el valor econòmic de la diferència entre el preu mitjà de subministrament que hauria resultat d'haver estat demandada directament l'energia al comercialitzador (*), i el preu mitjà real de subministrament en què ha incorregut ADIF AV (**), aplicant aquesta diferència de preus a l'energia neta consumida per ADIF Alta Velocitat, és a dir, després de l'assignació de l'autoconsum assignat a cada operador. Addicionalment, s'inclourà en aquesta liquidació el cost que rebi ADIF AV com a concepte de terme d'energia de peatges i càrrecs en relació amb l'energia autoconsumida. En cas que hi haja més d'un operador participant a l'autoconsum d'ADIF AV, aquesta liquidació serà imputada a cadascun en funció del percentatge d'assignació en la participació d'autoconsum que tingui cadascun. Aquesta liquidació s'incorporarà per ADIF AV en el càlcul del preu mitjà a facturar als operadors ferroviaris, garantint així que aquest preu mitjà de l'energia no es veurà afectat respecte al que s'hauria obtingut si no s'hagués reconegut l'autoconsum generat per la instal·lació associada. Aquesta liquidació es farà mensualment.



(*) calculat com el quocient entre els costos teòrics que haurien resultat sense l'existència de l'autoconsum a què es restarien la valoració econòmica de l'excés d'autoconsum no assignat als operadors, i l'energia demanada 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.

En el cas que hi haja diversos punts de consum propers a la instal·lació elèctrica (per exemple, en el cas de subestacions de tracció amb dobles escomeses), l'operador ferroviari podrà sol·licitar la participació de la instal·lació als dos punts de subministrament, sota la figura d'autoconsum col·lectiu.

La participació de les instal·lacions dels operadors ferroviaris a l'autoconsum d'ADIF AV no podrà 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 confirmació per part dels distribuïdors, com a encarregats de la lectura, de la compatibilitat d'aplicar el fre regeneratiu i l'autoconsum sempre que siga per una instal·lació PROPER 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 hauran de justificar documentalment els apartats següents:

6.1.1. DOCUMENTS ACREDITATIUS DE LA CAPACITAT D'OBRAR

La capacitat d'obrar dels empresaris espanyols s'acreditarà mitjançant escriptura, documents de constitució, estatuts o acte fundacional en què constaran les normes per les quals es regula la seva activitat, inscrits, si escau, al Registre Oficial corresponent.

6.1.2. DOCUMENTS QUE ACREDITEN, SI ÉS EL CAS, LA REPRESENTACIÓ

Els que compareguen, o signin proposicions en nom d'un altre, presentaran poder força a aquest efecte, i fotocòpia legitimada notarialment del seu D.N.I. o del que, si escau, el substitueixi reglamentàriament. El poder haurà de figurar 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 serà la interlocutora davant ADIF / ADIF-AV en tot allò relacionat amb l'oferta presentada.

6.1.3. DOCUMENTACIÓ CERTIFICATS DE SOLVÈNCIA TÈCNICA

L'operador ferroviari pot optar per ser el titular de la instal·lació o no. A aquests efectes, la titularitat ha de ser entesa 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 hauran de presentar una declaració responsable, que compleixen o compliran el menys 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 realitzi a través d'una companyia que tingui entre els seus accionistes, almenys un soci que participi al capital social amb un percentatge igual o superior al 25 %, i que puga acreditar la seva experiència durant els darrers tres anys a l'activitat de producció d'energia.

   3. Tindre 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) En cas que l'operador no tingui 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, justificarà que aquest titular compleix o complirà almenys un dels punts de l'apartat a).

En aquest supòsit, no existirà cap tipus de vinculació entre ADIF AV i el titular de la instal·lació de producció, quedant limitada la relació, única i exclusivament, a aquelles qüestions de caràcter tècnic que ADIF AV considerés necessari abordar per tal de protegir les seves instal·lacions i en tot cas garantir el funcionament adequat del sistema ferroviari. Si es produís una modificació legal que imposés l'establiment d'algun tipus de vinculació, s'ha de procurar una solució jurídica que permeti que siga entre ADIF AV i l'operador ferroviari. Si això no és possible, l'operador respondrà jurídicament i econòmicament de les conseqüències perjudicials que l'actuació del titular pogués causar a ADIF AV.

ADIF AV no assumirà cap responsabilitat derivada de les incidències que pugueren derivar-se del contracte amb el titular de les instal·lacions, entre elles, interrupció de funcionament de la instal·lació, incidències contractuals amb el titular, incidències que pugueren existir entre el titular i la companyia elèctrica a relació amb l'energia excedentària. Tot això sense perjudici que ADIF AV puga reclamar els danys i perjudicis, directes o indirectes, que es puguen causar com a conseqüència de les incidències del contracte amb el titular.

6.1.4. DOCUMENTS ACREDITATIUS D'ESTAR EN POSSESSIÓ DE LA LLICÈNCIA FERROVIARIA

Els sol·licitants hauran d'acreditar que disposen de llicència ferroviària i certificat de seguretat en vigor (llevat del cas que ja estiguen circulant per la RFIG), així com la previsió de consum associat a les circulacions que preveu realitzar en aquest tram durant el termini en el que estigui la instal·lació connectada a la xarxa de distribució interna d'ADIF o ADIF AV.

6.1.5. DOCUMENTACIÓ ACREDITATIVA DE L'ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT - CAPACITAT MARC.

Els sol·licitants hauran d'aportar declaració responsable de ser adjudicataris de capacitat/capacitat marc en les línies afectades pel present procediment.

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'haurà de fer al model adjunt al Annex 1 aquest procediment.

A la sol·licitud es farà referència al punt de consum (CUPS) sobre el qual se sol·licita la participació de la instal·lació en la modalitat d'autoconsum, aportant les dades tècniques bàsiques de la instal·lació. ADIF AV es reserva el dret de sol·licitar qualsevol altra informació que consideri necessària per poder 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 VELOCITAT

L'enviament de la documentació es realitzarà per mitjans telemàtics a la seu electrònica d'ADIF Alta Velocitat, 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 Velocitat, 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 de documents annexos i/o la mida dels mateixos, es pot realitzar un segon seient registral, i en cas que siga necessari, successius assentaments, amb la resta d'informació, indicant a l'assumpte del mateix la referència al número de registre del primer, de manera que es puga agrupar posteriorment tota la documentació de la sol·licitud.

Per realitzar 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 privat o com a representant).

Aquesta pàgina farà la identificació d'usuari mitjançant la plataforma Cl@veu. Serà redirigit al sistema de validació d'identitat, 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 puguen presentar les seves sol·licituds/escrits a través del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat: https://reg.redsara.es

El Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat és un registre per a la presentació de documents per tramitar-los amb destinació a qualsevol òrgan administratiu de l'Administració General de l'Estat, Organisme públic o Entitat vinculat o dependent a aquests, d'acord amb el que disposa la Llei 39/2015, de 1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

Igual que a la Seu Electrònica d'Adif Alta Velocitat, per realitzar 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 Cl@veu. Serà redirigit al sistema de validació d'identitat, facilitant diversos mitjans d'autenticació.

Per a navegadors que no suporten l'execució d'Applets Java cal tindre instal·lat Autofirma.

Instruccions per completar els formularis a través del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat:

- A la casella d'organisme destinatari han de consignar Adif Alta Velocitat. El codi DIR d'Adif-Alta Velocitat és EA0008223.
- A la casella d'assumpte han d'indicar: Sol·licituds d'Anàlisi de Punts de Recàrrega Elèctrica (PRE) Públics.

Es podran adjuntar fitxers i documents que compleixin els requisits següents:

- Format de fitxa permès: 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 a adjuntar: 5.

En cas que la sol·licitud, escrit o comunicació inclogui documentació annexa que superi els límits establerts, quant al nombre de documents annexos i/o al mida dels mateixos, es pot realitzar un segon seient registral amb la resta d'informació indicant a l'assumpte del mateix la referència al número de registre del primer.

6.4. FORMA DE PRESENTACIÓ DE LA SOL·LICITUD

Les propostes es presentaran redactades en idioma espanyol o, si escau, acompanyades de traducció jurada (primant aquesta última en cas de dubte o discrepància). L' incompliment d'aquest requisit comportarà la desestimació de la proposta presentada pel sol·licitant.

Per a tots els actes de comunicació, els sol·licitants hauran 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 d'Infraestructures Ferroviàries es comunicarà la posada de disposició de les notificacions que corresponguen a través de la carpeta ciutadana.

Quant al còmput de terminis, respecte a les notificacions efectuades ia les sol·licituds rebudes, cal atindre's al que disposen els articles 30 i 31 de la Llei 39/2015, de 1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

En tot cas, els sol·licitants s'han de comunicar amb l'Administrador d'Infraestructures ferroviàries a través de la Seu electrònica d'ADIF Alta Velocitat o del Registre Electrònic de l'Administració General de l'Estat.

Tots els documents que es presentin han de ser originals o tindre la consideració d'autèntics, segons la legislació vigent.

Els sol·licitants podran designar com a confidencials algun o alguns dels documents aportats. Aquesta circumstància s'haurà de reflectir clarament (sobreimpresa amb marca d'aigua, a l'encapçalament o al marge de cada foli) en el mateix document designat com a tal. La confidencialitat no es pot estendre a tot el contingut de la sol·licitud de l'entitat. Únicament es podrà estendre a documents que tinguen una difusió restringida i, en cap cas, a documents que siguen públicament accessibles 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 ia la lliure circulació d'aquestes, ia la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, així com la seva normativa complementària. Després de procedir a l'obertura de les sol·licituds, es respectarà en tot moment la confidencialitat dels sol·licitants, assegurant la custòdia de la documentació.

Qualsevol consulta o aclariment que calgui sobre aquest procediment haurà de realitzar-se a través de la seu electrònica d'ADIF Alta Velocitat 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 amb relació a la participació d'una instal·lació d'energia renovable (fotovoltaica o eòlica) a l'autoconsum d'un determinat punt de subministrament (CUPS) titularitat d'ADIF AV suposa l'assumpció dels compromisos recollits en aquest procediment.

7. REVISIÓ DE LES SOL·LICITUDS

ADIF AV durà a terme una verificació del compliment dels requisits de la documentació administrativa establerts a l'apartat 6.1. ADIF AV haurà de procedir a la revisió de la documentació de sol·licitud en un termini màxim de 15 dies, podent excedir-ho amb causa justificada. En cas que la documentació no siga correcta, sol·licitarà a l'empresa ferroviària que aporti la documentació necessària, o bé esmeni el que siga procedent.

Una vegada revisada la documentació administrativa, ADIF AV procedirà a realitzar una anàlisi del compliment dels requisits establerts en aquest procediment a un termini màxim aproximat d'un mes, en el qual avaluarà les qüestions següents:

- Avaluació del punt de consum i possibilitat de poder passar-ho a la modalitat d'autoconsum.
- Que l'operador sol·licitant compti amb 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) a l'esmentat tram.

8. RESOLUCIÓ DE LA SOL·LICITUD

Un cop feta l'anàlisi de la sol·licitud i el compliment dels requisits, s'emetrà una Resolució per ADIF AV autoritzant la participació de la instal·lació o bé denegant-la, de forma motivada.

La Resolució d'ADIF AV caducarà en el termini de quatre anys, comptadors des de la notificació fefaent a l'operador sol·licitant, si en aquest període no hi hagués hagut comunicació per part de l'operador ferroviari sol·licitant el començament de l'associació de la instal·lació al punt de consum. En cas d'aproximar-se el termini de caducitat de la sol·licitud, el sol·licitant podrà sol·licitar una pròrroga de dos anys el darrer any de vigència de la sol·licitud. Aquesta sol·licitud de pròrroga es tramitarà 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 als 15 dies naturals de la resolució, és a dir, que hagen finalitzat el procés de revisió de la sol·licitud de participació i que s'haja comunicat a l'interessat el resultat de la resolució, independentment de si ha sigut favorable o desfavorable. ADIF AV entén que aquesta informació ha d'estar a disposició dels operadors perquè la tinguen en compte a l'hora de fer les sol·licituds.

La informació es posarà a disposició dels operadors en el repositori habilitat per a 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 pretén cobrir.
- CUPS del punt de subministrament.
- Potència instal·lada.

L'accés al repositori l'ha de sol·licitar l'empresa ferroviària, i indicarà 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 al present procediment

b) ADIF AV s'obliga a realitzar les anàlisis de 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 realitzar els tràmits que siguen necessaris en la condició d'autoconsumidor per obtindre els permisos d'accés i connexió per al punt de consum. ADIF AV quedarà eximit de qualsevol responsabilitat per les demores que, si escau, puguen existir en la tramitació per part de l'empresa distribuïdora que no siguen 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) ADIF AV es compromet, en la seva condició de consumidor, a la signatura de la documentació que Red Eléctrica o les distribuïdores requereixin per associar la instal·lació al CUPS de consum, així com realitzar qualsevol altre tràmit necessari, encaminat a associar la generació de la instal·lació com autoconsum d'ADIF o ADIF AV.

g) ADIF AV es compromet a facilitar la informació següent relativa als 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 a l'autoconsum d'ADIF AV rebudes (segons l'apartat 8 d'aquest procediment). La informació es posarà a disposició dels operadors en el mateix repositori referenciat en l'apartat 8, habilitat per a proporcionar dades relatives a autoconsum, i s'actualitzarà amb els millors valors disponibles en cada moment.

h) ADIF AV tindrà dret a requerir, en qualsevol moment, els operadors perquè remetin la documentació acreditativa del compliment dels requisits i circumstàncies expressats en les declaracions responsables aportades al si del present procediment.

PER PART DE L'ENTITAT SOL·LICITANT

a) Haurà 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 pretengui associar a un punt de subministrament d'ADIF AV, incloent-hi en el cas que ADIF AV haja de sol·licitar 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 a confidencial. La confidencialitat que les empreses puguen 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 s'hagen resolt, tal com recull l'apartat 8 d'aquest procediment

c) Haurà 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) Obtindre el permís d'accés i connexió corresponent per a la instal·lació en el cas d'instal·lacions d'autoconsum amb excedents

f) Obtindre quants permisos i autoritzacions addicionals i de tota mena (energia, medi ambient, urbanisme, etc.) siguen necessaris per dur a terme l'explotació de la instal·lació (fotovoltaica o eòlica)

g) Realitzar el manteniment correctiu i preventiu de la instal·lació

h) L'entitat podrà desenvolupar el projecte directament oa través d'un tercer, ja siga totalment o parcialment

i) Seran a compte de l'entitat la totalitat de les despeses d'obtenció de llicències i impostos de caràcter estatal, autonòmic o local que es puguen generar exclusivament com a conseqüència de l'activitat que ha de desenvolupar el sol·licitant

j) Serà responsabilitat del sol·licitant el compliment de la normativa en matèria de Protecció Civil i Seguretat, Medi ambient o qualsevol altra que siga necessària per a la instal·lació.

k) L'entitat queda obligada a realitzar, del seu compte i al seu càrrec, 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 tindrà dret a mantindre 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 participi.

m) L'obligació de comunicar a ADIF AV, amb antelació mínima d'1 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 estigués associat; i, per tant, sol·licitar a ADIF AV que tramiti aquest fet davant del 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

Seran causa de revocació de l'autorització les següents:

a) Deixar de circular trens per decisió pròpia de l'operador ferroviari al tram alimentat pel punt de subministrament (CUPS) a què estigui associada la instal·lació.

En cas que el motiu pel qual deixessin de circular els trens fos per altres circumstàncies (com per exemple causes de força major o fins i tot que la responsabilitat recaigués en ADIF o ADIF AV), ADIF AV no satisfarà 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 estigui en possessió de les autoritzacions i llicències necessàries, per a l'exercici de l'activitat, o aquestes siguen denegades, suspeses o retirades.

d) No haver facilitat la documentació esmentada a l'apartat 9.II.a) que disposés l'entitat sol·licitant, relativa a l'execució i l'explotació futura de la instal·lació de producció d'energia que es pretengui connectar a una subestació d'ADIF AV.

e) Per no facilitar l'exercici dinspecció dADIF AV quan siga requerit per aquest.

f) Quan es produeixi una modificació normativa que impedeixi l'activitat que sestà desenvolupant en base a l'autorització.

g) Per petició expressa del sol·licitant, que l'haurà de comunicar a ADIF AV, almenys amb una antelació de 6 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 haurà 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 6 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 notificarà al sol·licitant la necessitat de corregir les causes de possible resolució en un termini de temps de 3 mesos.

11. CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

COMPROMÍS DE CONFIDENCIALITAT ADIF ALTA VELOCITAT.

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 podrà divulgar ni revelar la informació facilitada per l'operador ferroviari que aquest haja designat com a confidencial sempre que aquesta designació com a confidencial siga d'acord amb la llei i no siga 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 puga ser utilitzat 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, generi directament o indirectament ADIF AV en el curs del procés d'avaluació. El deure de confidencialitat només es pot estendre a documents que tinguen una difusió específica, i en cap cas a documents que siguen públicament accessibles.

COMPROMÍS DE CONFIDENCIALITAT DE LES OPERADORES FERROVIÀRIES.

Als efectes del present procediment, s'entendrà per informació confidencial tota aquella documentació, informació o material que ADIF AV proporcioni mitjançant qualsevol mitjà a l'operadora ferroviària, i que siga classificada com a tal.

ADIF AV no presta cap garantia, expressa o implícita, ni és responsable de l'exactitud i/o el caràcter complet de la informació confidencial revelada a l'operadora ferroviària, quan aquesta informació no provingui directament de l'entitat, ni tindrà cap responsabilitat sobre l'ús que se'n faci ni de les inconsistències o errors que pogués contindre.

L'operadora ferroviària es compromet a complir i respectar en relació amb la informació confidencial la legislació aplicable relativa a la propietat industrial, 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 seran tractades i mantingudes en la més estricta confidencialitat i no seran revelades a tercers de cap manera, de manera parcial o total, sense el consentiment escrit previ d'ADIF AV, i no seran utilitzades per l'operadora ferroviària per a altres usos o fins no relacionats amb la gestió de la sol·licitud objecte del present procediment, dins dels límits establerts a la present clàusula.

II. L'operadora ferroviària facilitarà les dades i la informació només als empleats que tinguen una necessitat raonable de conèixer-los per a la deguda gestió de l'expedient objecte de sol·licitud. En aquest cas els empleats afectats seran informats de la naturalesa confidencial de les dades i informació. L'operadora ferroviària serà responsable del compliment, tant per part dels empleats, com del personal extern que assigne 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, conservant en tot moment ADIF AV la 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 seran tractades per l'Entitat Pública Empresarial ADIF Alta Velocitat 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 realitzat per ADIF-Alta Velocitat 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), RGPD: 6.1.c). Les dades es conservaran durant el temps necessari per complir amb la finalitat per a la qual es van demanar, i que estableixin les lleis aplicables, així com per determinar les possibles responsabilitats que es puguen derivar de la finalitat esmentada i del tractament de les dades.

Les dades no seran cedides a tercers excepte obligació legal. Serà aplicable el que disposa la normativa d'arxius i documentació.

Podeu exercir el dret d'accés, rectificació, supressió, limitació del tractament, portabilitat, oposició ia no ser objecte de decisions individuals automatitzades sobre dades de caràcter personal, que corresponguen si escau, dirigint un escrit a ADIF Alta Velocitat 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 Velocitat, C/ Sor Ángela de la Cruz, 3-7a Planta, 28020 (Madrid).

b) A través de la Seu Electrònica d'ADIF Alta Velocitat: 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 la següent adreça de correu electrònic d'ADIF AV: dpd.adifav@adif.es

Asimismo, en caso de considerar vulnerado su derecho a la protección de datos personales, podrá interponer una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos (www.agpd.es).

12. RECLAMACIONS

Contra les resolucions dictades per ADIF AV que posin fi al procediment, incideixin directament o indirectament 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 podran interposar el recurs que siga 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 perjuí que els interessats puguen exercitar qualsevol altre que estimen oportú.

ANNEX 1

Al procediment per a la Sol·licitud de Participació d'Instal·lacions de Producció i/o Generació connectades a través 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) gestionats per ADIF AV.

SOL·LICITUD DE L'E.F. DE PARTICIPACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE PRODUCCIÓ I/O GENERACIÓ A L'AUTOCONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA

D/Dña..... ....D.N.I./PASSAPORT: .....

Correu electrònic: .... Telèfon mòbil: ..... com... , en

representació de (1) ....

amb N.I.F.: ....., 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 pretén 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 Velocitat vigent:

SOL·LICITA

La participació de la següent instal·lació de producció i/o generació connectada a través de xarxa i vinculada a l'Empresa Ferroviària sol·licitant, a l'autoconsum d'energia elèctrica associat al següent punt de subministrament de tracció gestionat per ADIF AV:

PUNT DE SUBMINISTRAMENT DE CONSUM	
Xarxa que es pretén cobrir (2)	
COPS	

DADES TÈCNIQUES BÀSIQUES INSTAL·LACIÓ AUTOCONSUM		
Tipología (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

ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 28/02/2025)

EMPRESES FERROVIÀRIES PARTICIPANTS	
Raó social	**Coeficient de repartiment d'energia generada i associada a l'autoconsum**

A ..... a, ... de ..... de 20.....

Signat: El representant de l'empresa

(1) *Denominació de l'empresa.*

(2) *Seleccionar entre Corrent Altern, Corrent Continua (Convencional) o Corrent Continua (RAM*

(3) *Solar fotovoltaica o eòlica*

Annexo N

Informació Preliminar de la 2ª Oferta de Capacitat Marc

Durant el primer trimestre del 2025, l'Administrador de Infraestructuras publicarà la Segona Oferta de Capacitat Marc per a determinades línies amb serveis comercials de viatgers i el seu període de vigència. Aquest document recollirà les regles que regeixen el procés d'adjudicació.

Com a informació prèvia a la publicació del dit document i per tal que les empreses ferroviàries disposin de més termini per valorar i, si és el cas, avançar en els seus plans de negoci, aquest annex exposa les finalitats i els objectius que persegueix l'Administrador de Infraestructuras amb aquesta segona oferta de capacitat i presenta un avenç dels corredors que s'hi inclouen i l'oferta concreta de franges horàries en els duts corredors.

1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS

1.1. L'OFERTA DE CAPACITAT MARC DE L'ANY 2019

La Directiva UE 2016/2370 de data desembre de 2016, transposada al Dret espanyol a través de la Llei 38/2015, del 29 de setembre, del sector ferroviari, va establir l'obligatorietat d'obrir els serveis comercials de transport de viatgers per ferrocarril a tot l'espai europeu des del 14 de desembre de 2020.

L'any 2019 l'Administrador de Infraestructuras va iniciar el procés d'obertura a la lliure competència del transport de viatgers per ferrocarril partint d'una optimització de la capacitat de les infraestructures existents per aconseguir una capacitat addicional que permetés garantir una certa continuïtat dels serveis i, alhora, facilitar l'accés a nous operadors amb una oferta significativa.

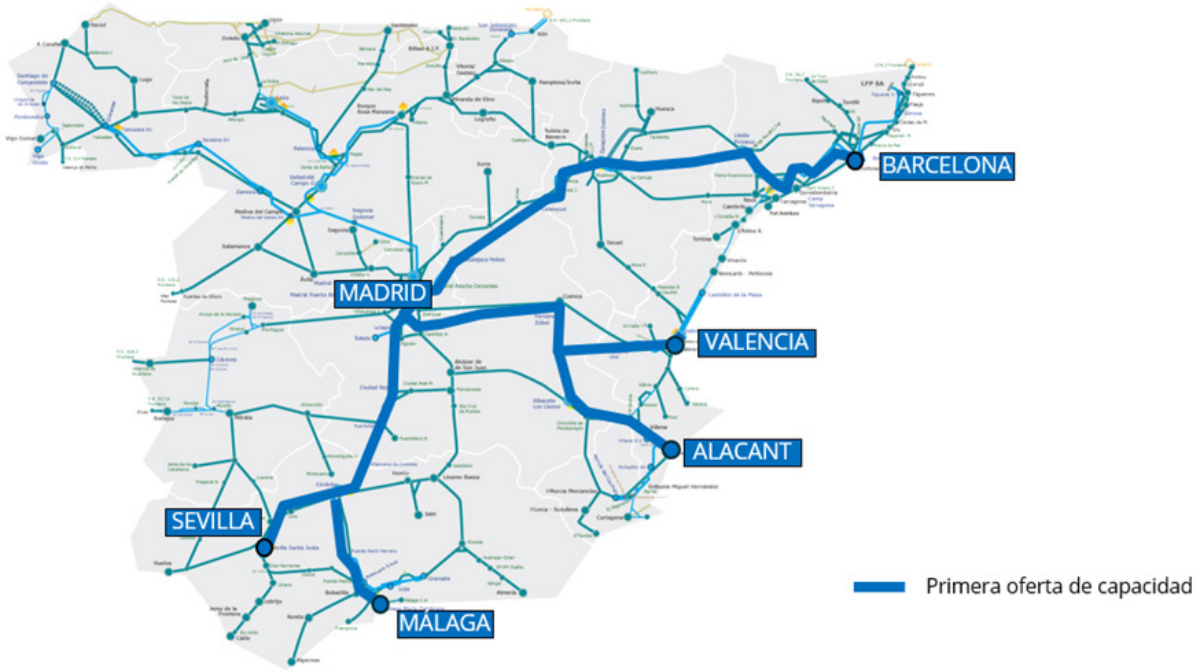
Després de fer les enquestes de mercat per determinar el que aquest demanava i necessitava, la capacitat disponible als eixos en què els operadors van mostrar més interès es va visibilitzar i es va dotar d'unes premisses d'operació adequades i raonables.

L'adjudicació de la capacitat es va fer establint uns criteris objectius, transparents i no discriminatoris, basats en aquell cas a propiciar un ús més important de la infraestructura ferroviària en el cas d'excés de sol·licituds. Així mateix, per aconseguir que les empreses ferroviàries comptessin amb la seguretat jurídica més gran possible per dur a terme les importants inversions necessàries per a l'inici de l'operació comercial, es va disposar dels instruments legals adequats.

Després de culminar el procés d'adjudicació de capacitat al desembre de 2019 i després del procés de fabricació i d'homologació del material rodant, endarrerit per la irrupció de la pandèmia, al maig de 2021 una nova empresa ferroviària de viatgers va començar a operar a l'eix d'alta velocitat Madrid-Barcelona de la xarxa espanyola.

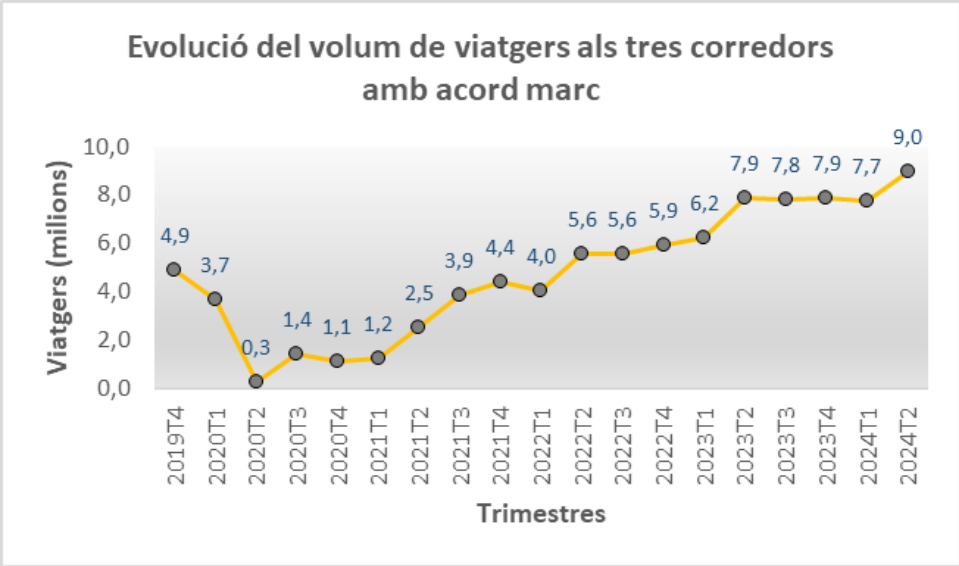
Durant el període que ha transcorregut des d'aquesta primera fita fins al moment actual, un tercer operador adjudicatari de l'oferta de capacitat de 2019 ha iniciat també les seves operacions i s'ha compeltat pràcticament la introducció de la competència als tres eixos en què es pretenia impulsar inicialment la liberalització:

- LAV Madrid-Barcelona
- LAV Madrid-Valencia/Alicante
- LAV Madrid-Sevilla/Málaga



Corredors amb acords marc (1a fase de la liberalització)

El balanç obtingut després de quatre anys d'obertura del mercat ferroviari espanyol és molt positiu: des del desembre del 2020, s'ha produït un creixement de la demanda als diferents corredors, especialment intensa en aquells en què tres operadors presten servei com il·lustra el següent gràfic[1]:



Volum de viatgers als trajectes amb capacitat marc adjudicada

[1] "Origen de les dades: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia".

1.2. EL MARC REGULADOR

Els instruments legals de què disposa l'Administrador per impulsar el procés de liberalització són les directives europees i la resta de normativa ferroviària europea, així com la Llei del sector ferroviari i la seva legislació de desenvolupament.

Per tant, per a tot allò que no es reculli expressament en la documentació de la segona oferta de capacitat relatiu a acords marc són aplicables els preceptes de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari i la seva normativa de desenvolupament, l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura i el Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016, sobre els procediments i els criteris relatius als acords marc d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària o el que el substitueixi, i la Declaració sobre la Xarxa vigent en cada moment.

L'article 23.1 de la Llei del sector ferroviari defineix com a funcions essencials de la gestió de les infraestructures la presa de decisions sobre l'adjudicació de solcs ferroviaris, incloent-hi tant la definició, l'avaluació de la disponibilitat i l'adjudicació de solcs ferroviaris individuals com la fixació de cànons per l'ús de les infraestructures [...]

Pel que fa a l'adjudicació de capacitat, l'article 21.5 estableix que l'Administrador de Infraestructuras ha d'exercir les funcions de gestió del trànsit de manera transparent i no discriminatòria.

La legislació vigent estableix que el responsable d'adjudicar la capacitat és l'Administrador de Infraestructuras i determina la possibilitat d'establir acords marc entre l'Administrador de Infraestructuras i un candidat de reserva de capacitat amb una durada superior a un horari de servei amb la finalitat de donar seguretat als candidats. A l'Acord Marc s'especificaran les característiques de la capacitat d'infraestructura sol·licitada i oferta al candidat (reserva de capacitat pluriennal).

L'Administrador de Infraestructuras, abans de celebrar un nou acord marc, ha de tenir en compte, entre altres aspectes, la garantia de l'optimització de l'ús de la capacitat d'infraestructura disponible, les necessitats comercials legítimes del candidat quan hagi demostrat la seva intenció i recursos reals per utilitzar la capacitat sol·licitada en l'acord marc, les necessitats dels viatgers, la garantia de l'accés equitatiu a la infraestructura i el foment de l'eficiència en el funcionament de la infraestructura.

Els acords marc estan regulats a l'article 38.5 de la Llei del sector ferroviari, a l'article 13 de l'Ordre FOM 897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura i al Reglament d'Execució (UE) 2016/545 de la Comissió, de 7 d'abril de 2016.

D'altra banda, el candidat pot sol·licitar la capacitat de forma anual acollint-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 informarà els altres candidats potencials per determinar si ells també estarien interessats a optar a l'adjudicació de capacitat marc, i disposen de 4 mesos per a aquesta consulta. L'Administrador pot no informar els altres candidats si rep una sol·licitud de modificació de menor importància que no tingui incidència en els altres acords marc subscrits.

L'establiment de terminis plurianuals per a la sol·licitud de capacitat marc, així com la declaració de capacitat marc, va ser l'opció triada per l'Administrador l'any 2019 en considerar que permet garantir la millor praxi en nom de la transparència i la no-discriminació entre candidats.

Per tant, l'Administrador de Infraestructuras optarà novament per establir un termini pluriennal per a l'admissió de sol·licituds en aquesta segona oferta de capacitat marc.

Independentment del mecanisme pel qual se celebrin els futurs acords marc, el Reglament d'Execució (UE) 2016/545 preveu a l'article 3 que l'Administrador de Infraestructuras elabori una declaració de capacitat marc a les línies en què escaigui, en la qual indicarà, per a cada tram de línia per període de control i, arribat el cas, per tipus de servei, la informació que inclou aquest precepte.

Per al procés en què s'aprofundeix amb aquest document, l'Administrador de Infraestructuras ha determinat, prèvia consulta amb els potencials interessats, les línies que resulta apropiat incloure en aquest moment tenint en compte les obres que s'estan duent a terme en una gran part de la RFIG, així com la capacitat màxima per a acords marc per a cada tram de línia.

La informació relativa a les relacions i a la capacitat que s'inclourà a la nova oferta de capacitat es troba desenvolupada àmpliament en apartats posteriors. El calendari d'admissió de sol·licituds i la seva resolució, així com les regles que regiran l'adjudicació, es publicaran en un document posterior durant el primer trimestre del 2025.

2. L'OFERTA DE CAPACITAT MARC

2.1. OBJECTIUS DE LA SEGONA OFERTA DE CAPACITAT MARC

Després de la reeixida experiència de la primera oferta de capacitat marc, l'Administrador es proposa donar-hi continuïtat promovent i facilitant el lliure accés a altres línies de la RFIG segons altres tipologies de trànsits com els que fan ús del material rodant d'ample variable.

En aquesta segona oferta de capacitat es persegueixen els objectius següents per part de l'Administrador:

Incrementar el trànsit per a un ús més important de la xarxa d'alta velocitat responent a la forta demanda social.

Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya.

Donar l'oportunitat d'incorporar més actors al sistema ferroviari alhora que es consoliden els que ja operen.

Posar en valor les noves infraestructures que s'han posat en servei recentment.

Promoure la lliure competència en relacions d'ample variable.

En els apartats següents es desenvolupen breument aquests objectius:

2.1.1. Incrementar el trànsit per a un major ús de la xarxa d'alta velocitat.

Continua sent el primer estímul de l'Administrador treure el màxim rendiment de la seva xarxa i posar en valor per a la societat les importants inversions que es fan per millorar la xarxa ferroviària espanyola.

Després de la primera oferta de capacitat, els resultats obtinguts fins ara en relació amb el nombre de viatgers que fan servir els serveis ferroviaris d'alta velocitat indiquen que el procés de liberalització ha aconseguit incrementar substancialment l'ús de la xarxa.

Aquesta segona oferta de capacitat marc vol seguir aportant un major ús de la xarxa d'Adif i Adif-AV, tant pel trànsit generat a les noves línies com per la circulació eventual per les línies ja afectades per la primera oferta de capacitat i seguir millorant la mobilitat de les persones.

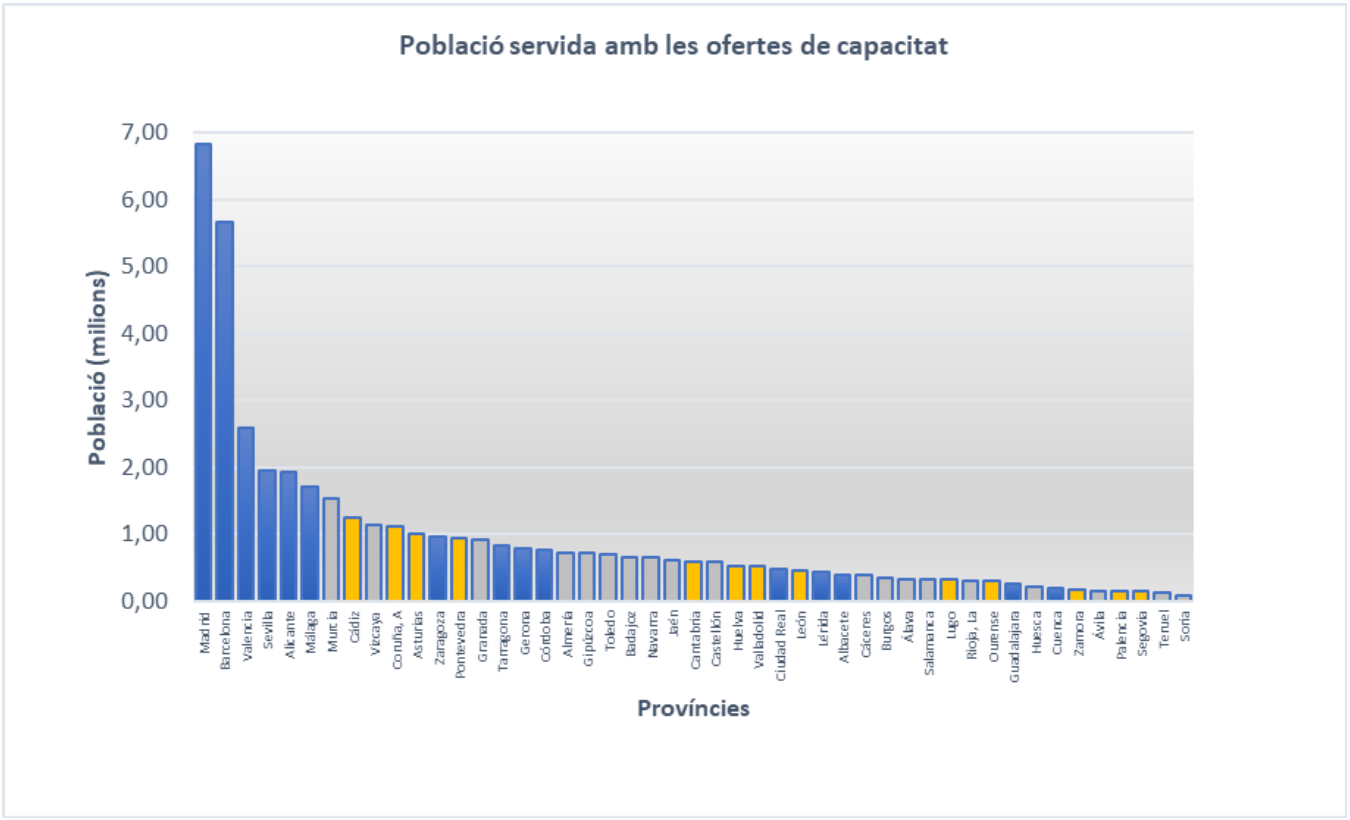
La posada en servei de nous trams de línia ha d'aconseguir que l'extensió dels serveis d'alta velocitat faci possible un ús més eficient de les infraestructures.

2.1.2. Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya com a resposta a la demanda social forta.

La primera oferta de capacitat marc va afectar 15 de les 47 províncies accessibles per ferrocarril (29%).

En termes de població suposava 25,5 milions de persones, és a dir, el 54% de la població d'Espanya.

L'estratègia d'extensió del mercat en competència ha de passar perquè els processos arribin a un nombre més gran de províncies i prestin servei a un percentatge més alt de població, ja que l'explotació de la xarxa d'Infraestructures d'Adif i Adif AV té entre els seus objectius primordials la vertebració del territori, a més d'atendre criteris socioeconòmics, operacionals i socials i incrementar els beneficis mediambientals.



Fer arribar els beneficis de la liberalització a més territoris d'Espanya com a resposta a la demanda social forta

L'estimació és que la segona oferta de capacitat arribi a 7,5 milions de persones que se sumarien a la població que va assolir la primera oferta de capacitat, fent que un total de 33 milions de persones, és a dir, un 69,5% de la població d'Espanya es pugui beneficiar dels avantatges de la competència en els viatges per ferrocarril.

La segona oferta de capacitat assoliria 13 províncies més que s'afegirien a les 15 de la primera fase, amb un total de 28 de les 47 províncies accessibles per ferrocarril (60%).

2.1.3. Donar l'oportunitat d'incorporació al sistema ferroviari a més actors/consolidar els que ja operen.

L'Administrador de Infraestructuras té entre els seus principis propiciar de manera raonable que tots els candidats i totes les empreses ferroviàries que vulguin prestar els seus serveis a la xarxa ferroviària ho puguin fer, si això és tècnicament possible.

La pluralitat d'operadors és considerada per l'Administrador com un atribut positiu per a la seva xarxa, ja que impulsa la riquesa de visions comercials diferents, amb varietat d'ofertes de serveis i preus, i el foment d'una competència eficient entre tots els actors del mercat que propiciï un sistema ferroviari líder en la mobilitat dels seus ciutadans.

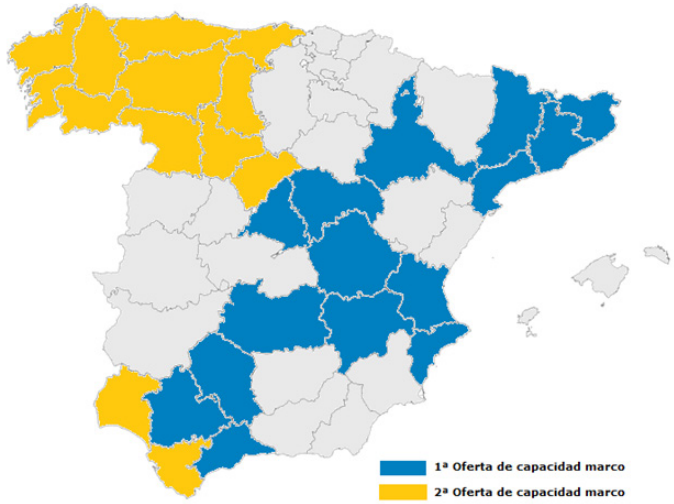
D'altra banda, la consolidació i el desenvolupament dels candidats que ja operen a la nostra xarxa redunda en el benefici dels ciutadans, ja que evita ruptures de serveis i els ciutadans gaudeixen de més serveis de les empreses que acostumin a fer servir en altres línies gràcies a l'efecte xarxa.

2.1.4. Posar en valor les noves infraestructures

En els darrers temps, l'Administrador ha posat en servei noves infraestructures, cosa que ha suposat escurçar significativament els temps de viatge en diferents relacions, així com ampliar la capacitat de les estacions que es troben més congestionades.

Els nous trams de línies en servei són complementaris a les línies relacionades amb la primera oferta de capacitat; aquest fet tindrà com a conseqüències immediates:

- Més vertebració del territori.
- Una posada en valor, a més de les noves infraestructures, d'algunes línies d'alta velocitat ja en servei amb anterioritat.
- Donar accés al sistema ferroviari a nous actors.
- Augmentar la quota del ferrocarril en el repartiment modal del transport, amb els beneficis que això suposa com a mitjà de transport més sostenible en relacions nacionals.



Vertebració del territori. Províncies beneficiades amb les dues ofertes de capacitat fins ara publicades

2.1.5. Promoure la lliure competència en relacions d'ample variable

Una de les característiques específiques de la xarxa ferroviària espanyola és la diversitat d'amples que hi ha, en concret, tres amples 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-Cadis.

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.

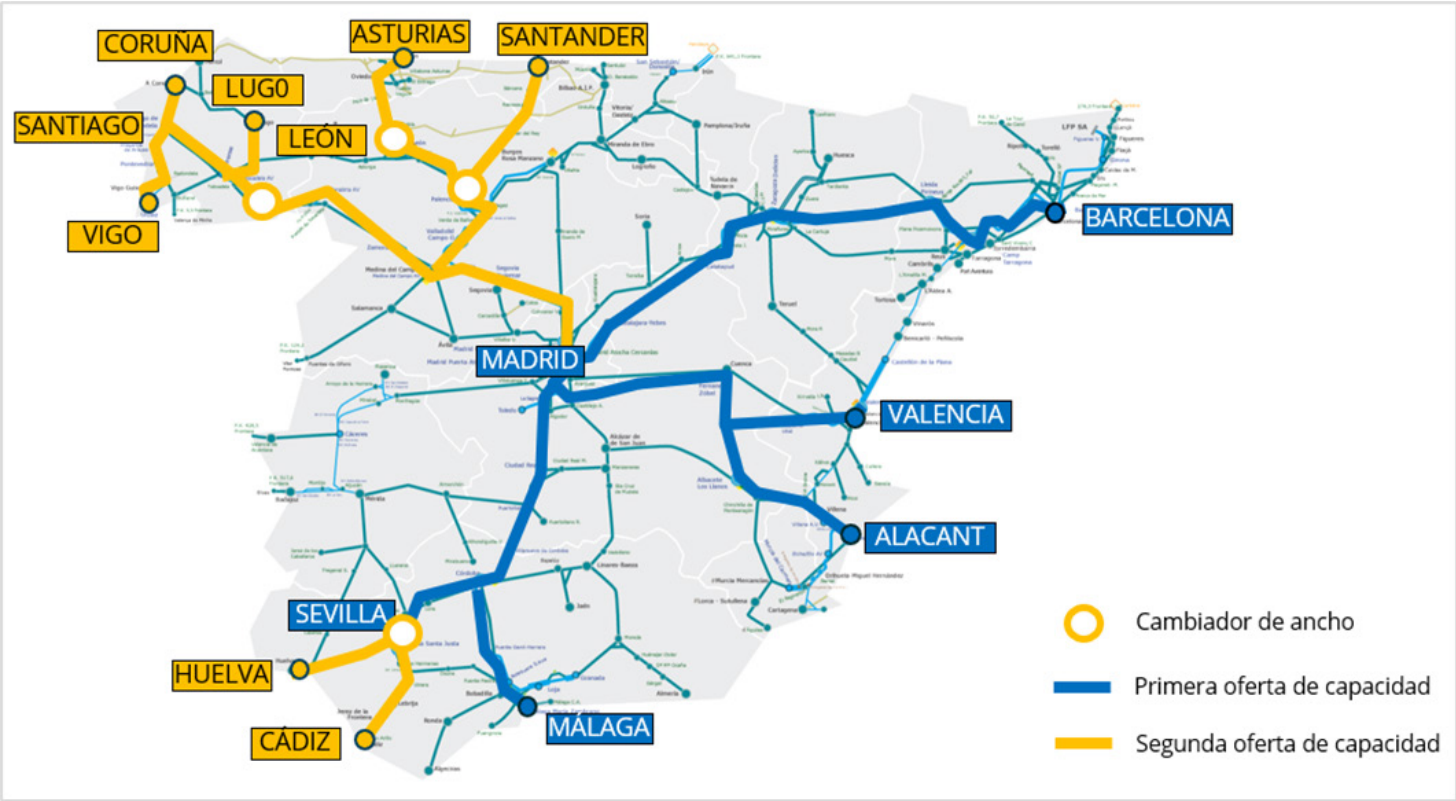
En aquest sentit, de forma prèvia a la publicació d'aquesta oferta de capacitat, l'Administrador va posar en marxa, igual que es va fer amb la primera oferta de capacitat, una consulta del mercat perquè les empreses ferroviàries posessin de manifest les seves expectatives legítimes de negoci, determinant 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-Galicia
- Madrid-Asturias/Cantabria
- Madrid-Cádiz/Huelva



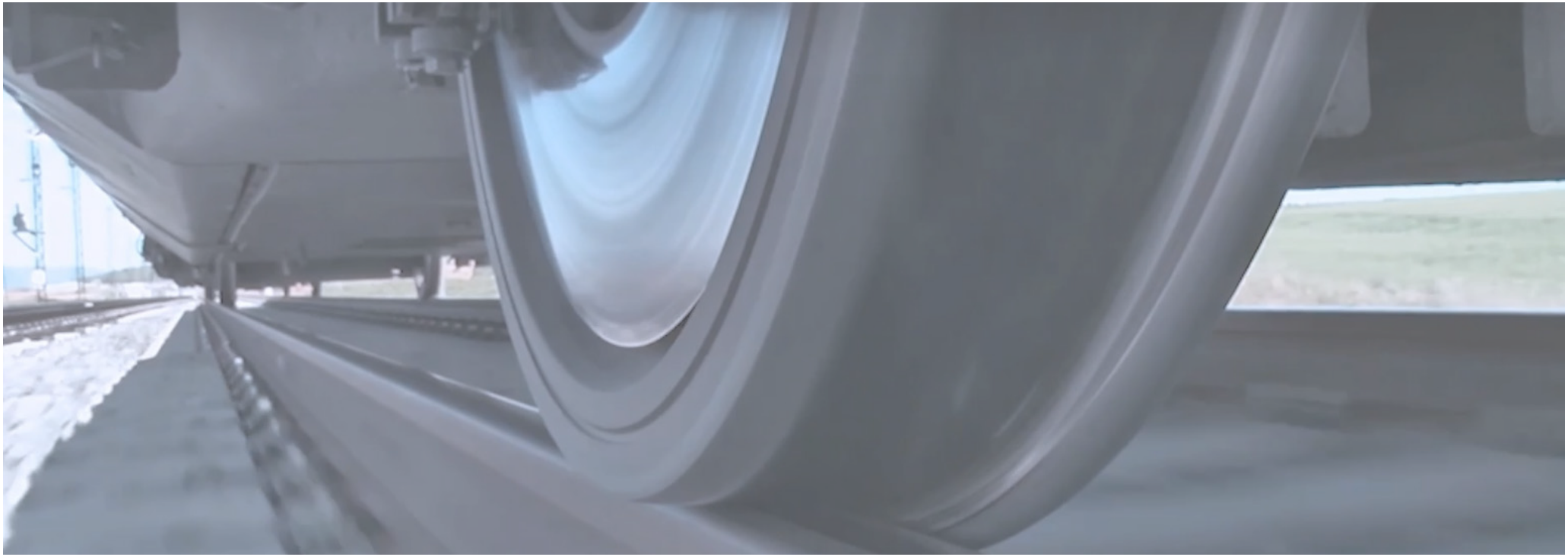
Corredors proposats per operar amb serveis d'ample variable (en groc)

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					
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-3	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	7:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-5	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	8:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-7	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	9:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-9	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	10:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-11	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	11:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-13	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	12:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-15	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	13:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-17	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	14:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-19	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	15:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-21	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	16:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-23	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	17:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-25	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	18:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-27	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	19:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-29	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-31	MADRID CH	OURENSE(1)	21:00	2:15	Zamora
T-MDVC-0	OURENSE	MADRID CH	5:00	2:15	Zamora

CIRCULACIONS · 32 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MDVC-2	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	6:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-4	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	7:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-6	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	8:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-8	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	9:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-10	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	10:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-12	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	11:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-14	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	12:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-16	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	13:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-18	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	14:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-20	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	15:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-22	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	16:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-24	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	17:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-26	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	18:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-28	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	19:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-30	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)

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					
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-3	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	7:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-5	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	8:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-7	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-9	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-17	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-19	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-21	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-23	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	17:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-25	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	18:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-27	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	19:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-29	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	20:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-0	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	6:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
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

CIRCULACIONS · 24 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MDGS-6	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-8	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-16	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-18	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-20	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-22	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	17:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-24	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	18:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-26	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	19:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-28	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	20:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo

3. CORREDOR MADRID-CÁDIZ / HUELVA

CAPACITAT MARC MÀXIMA EN SOLCS PER SENTIT I DIA. SOLCS ESTUDIATS A LA MÀXIMA VELOCITAT DE LA LÍNIA.

EIX 14+04	(Solcs/dia i sentit)		
	Capacidad Línea (Tramo más restrictivo Camb. Majarabique-Bif. Los Naranjos)	Cap. marc oferta	% CAP. OFERTA/TOTAL CAP. DISPONIBLE
MADRID - CÁDIZ / HUELVA	21,47	8	37,3%

HORARI ORIENTATIU (+- 30 MINUTS)

CIRCULACIONS · 16 SOLCS / DÍA					
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-3	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	8:00	4:30	Córdoba
T-MACH-5	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	10:00	4:30	Córdoba
T-MACH-7	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	12:00	4:30	Córdoba
T-MACH-9	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	14:00	4:30	Córdoba
T-MACH-11	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	16:00	4:30	Córdoba
T-MACH-13	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	18:00	4:30	Córdoba
T-MACH-15	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	20:00	4:30	Córdoba
T-MACH-0	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	6:00	4:30	Córdoba
T-MACH-2	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	8:00	4:30	Córdoba
T-MACH-4	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	10:00	4:30	Córdoba

CIRCULACIONS · 16 SOLCS / DÍA					
SOLC	ORIGEN	DESTINACIÓ	HORA SORTIDA ORIENTATIVA	TIEMPO VIATGE ORIENTATIVO	PARADES ORIENTATIVES*
T-MACH-6	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	12:00	4:30	Córdoba
T-MACH-8	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	14:00	4:30	Córdoba
T-MACH-10	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	16:00	4:30	Córdoba
T-MACH-12	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	18:00	4:30	Córdoba
T-MACH-14	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	20:00	4:30	Córdoba



9 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 a 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 dElectrificació i Catenàries.

Mapa 4

Sistemes de Seguretat, Bloquejos.

ÚS:

Aquests mapes estan disponibles a la Web d'ADIF Alta Velocitat 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 al següent enllaç:





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

CATÀLEG 6 / Capacitat Marco alliberada Horari de Servici 2024-2025

La relació completa de catàlegs està disponible al següent enllaç:

CATÀLEGS



ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 10/12/2024)

CATÀLEG 1

Relació d'instal·lacions de servei



ADIF-AV_DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA 2025_ V.1 (ED 10/12/2024)

CATÀLEG 3

Vies d'apartat adscrites a ESTACIONS COORDINADES

CATÀLEG 4

Restriccions de capacitat

CATÀLEG 5

Taules de Cost del Subministrament de Línies Electrificades




adif
ALTA VELOCIDAD